



PORSCHE



Les nouveaux 718 Boxster GTS et 718 Cayman GTS

Dossier de presse

Sommaire

Consommation de carburant et émissions	3
Résumé	
De meilleures performances, une allure sportive et un design accrocheur	4
Une nouvelle génération de sportives rejoint la famille des Porsche 718	
Deux GTS. Deux voitures puissantes.	6
Châssis : plus sportif et plus raide	9
Design : encore plus accrocheur	11
Porsche Communication Management : l'infodivertissement simple à utiliser	12
Systemes d'assistance en option : plus de sécurité pour de meilleures performances	14

Consommation de carburant et émissions

718 Boxster GTS : Consommation de carburant en cycle mixte 9,0-8,2 l/100 km,
cycle urbain 12,3-10,9 l/100 km, cycle extra-urbain 7,0-6,6 l/100 km ;
Émissions de CO₂ 205-186 g/km

718 Cayman GTS : Consommation de carburant en cycle mixte 9,0-8,2 l/100 km,
cycle urbain 12,3-10,9 l/100 km, cycle extra-urbain 7,0-6,6 l/100 km ;
Émissions de CO₂ 205-186 g/km

Résumé

De meilleures performances, une allure sportive et un design accrocheur

Les deux nouvelles voitures de sport à moteur central de Porsche, le 718 Boxster GTS et le 718 Cayman GTS, offrent des performances et une efficacité encore meilleures. Avec son nouveau collecteur d'admission et son turbocompresseur optimisé, le moteur Boxer turbo 4 cylindres de 2,5 litres constitue la pièce maîtresse. Celui-ci permet d'augmenter la puissance par rapport au modèle S de 15 ch (11 kW), pour atteindre 365 ch (269 kW). Jusqu'à 35 ch (26 kW) et jusqu'à 70 Nm de couple supplémentaires sont disponibles par rapport au précédent modèle GTS à moteur atmosphérique. Les deux modèles GTS sont proposés avec une boîte manuelle à six rapports ou la boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) en option.

Motorisation Avec son tout nouveau collecteur d'admission et son turbocompresseur optimisé, le moteur Boxer turbo 4 cylindres de 2,5 litres développe désormais 365 ch (269 kW). En fonction de la boîte de vitesses, le couple maximal est de 430 Nm avec la boîte PDK ou de 420 Nm avec une boîte de vitesses manuelle.

Performances Avec le pack Sport Chrono de série et la boîte PDK en option, le 718 Boxster GTS et le 718 Cayman GTS passent de 0 à 100 km/h en 4,1 secondes. La vitesse maximale s'élève à 290 km/h.

Châssis Les modèles 718 GTS sont équipés de série de jantes 20 pouces Carrera S de couleur noire satinée. Derrière celles-ci se trouvent des disques de frein d'un diamètre de 330 millimètres à l'avant et de 299 millimètres à l'arrière. Le pack Sport Chrono avec suspension dynamique de la boîte de vitesses fait également partie de l'équipement de série. Le châssis de série avec Porsche Active Suspension Management (PASM) abaisse la carrosserie des modèles GTS de dix millimètres par rapport au modèle S. Le Porsche Torque Vectoring (PTV) avec blocage mécanique du différentiel arrière assure une sensation de conduite encore plus agile et stable.

-
- Design** Visuellement, la GTS se distingue des autres modèles 718 grâce à son nouveau bouclier avant au design sportif. Les blocs optiques avant typiques de la GTS sont noircis et les phares Bi-Xénon, teintés. À l'arrière, la GTS se caractérise par les feux arrière teintés, les inscriptions noires, un bouclier arrière noir et les sorties d'échappement Sport noires, situées au centre, du système d'échappement Sport de série. Les inscriptions GTS noires sur les portes et les jantes 20 pouces peintes en noir apportent la touche finale à la vue latérale.
- Son** Un système d'échappement Sport de série, positionné au centre, garantit le son caractéristique du moteur Boxer de la GTS.
- Intérieur** Les conducteurs de la GTS apprécieront les sièges sport Plus avec bandes centrales en Alcantara. La couronne du volant, le levier de vitesses et les accoudoirs sont également revêtus d'Alcantara, tout comme le ciel de toit dans le 718 Cayman GTS. Les appuie-tête sont ornés d'inscriptions GTS brodées.
- Infodivertissement** Le Porsche Communication Management (PCM) et son écran tactile sont aussi faciles à utiliser qu'un smartphone. L'application Porsche Track Precision de série permet un relevé automatique ainsi qu'un affichage et une analyse détaillés des données de conduite sur le smartphone.

Une nouvelle génération de sportives rejoint la famille des Porsche 718

Deux GTS. Deux voitures puissantes.

Les deux nouveaux modèles GTS forment la plus sportive et la plus sensationnelle des générations de 718. Ils s'adressent en particulier aux conducteurs recherchant avant tout l'élégance du design, qui apprécient une grande aptitude à l'usage quotidien sans toutefois renoncer à une grande sportivité. Outre leurs excellentes performances, les modèles GTS disposent d'un haut niveau d'équipements de série. Ils font sensation grâce à des contrastes sportifs et des détails exceptionnels.

Dès 1963, la 904 Carrera GTS, une voiture de course homologuée pour la route, met les technologies du sport automobile à la disposition des voitures de série. Les modèles 924 GTS et 928 GTS prennent le relais et cultivent cette philosophie dans les années 1980 et 1990. En 2010, on célèbre sa renaissance avec la 911 Carrera GTS (type 997), puis les Porsche Boxster GTS et Cayman GTS suivent en 2014.

Performances et motorisation : plus de puissance grâce au nouveau collecteur d'admission

Depuis toujours, le moteur Boxer est la pièce maîtresse de toutes nos voitures de sport Porsche. Dans le cas de la 718 GTS, derrière les passagers, un moteur Boxer turbo 4 cylindres de 2,5 litres sert de moteur central et offre une puissance de 365 ch (269 kW). Le couple maximal de 430 Nm, en combinaison avec la boîte PDK, se situe entre 1 900 et 5 000 tr/min. Il est ainsi atteint bien plus tôt qu'avec le précédent modèle GTS à moteur Boxer six cylindres. Un couple de 420 Nm est obtenu entre 1 900 et 5 500 tr/min en combinaison avec la boîte de vitesses manuelle à six rapports. Le moteur turbo est 15 ch (11 kW) plus puissant que sur les modèles 718 S et jusqu'à 35 ch (26 kW) plus puissant que le précédent modèle GTS à moteur atmosphérique.

Cette augmentation de puissance est rendue possible grâce à un tout nouveau collecteur d'admission avec plus de volume ainsi qu'à un turbocompresseur optimisé à géométrie variable (TGV) et pression de suralimentation plus élevée. Au lieu d'une pression de suralimentation maximale de 1,1 bar sur la

718 S, le mono-turbocompresseur optimisé à géométrie variable et à plus grande capacité comprime l'air dans les chambres de combustion jusqu'à 1,3 bar. Le plateau de couple élevé démarre ainsi dès 1 900 tr/min et reste constant à la valeur maximale, et ce, jusqu'à 5 000 ou 5 500 tr/min.

Il en résulte une meilleure reprise et une accélération plus franche. Par rapport aux modèles 718 S actuels, les deux variantes 718 GTS avec pack Sport Chrono de série et boîte PDK en option sont plus rapides de 0,1 seconde lors d'une accélération de 0 à 100 km/h. Elles atteignent ainsi 100 km/h en 4,1 secondes. En combinaison avec une boîte de vitesses manuelle à six rapports, il ne leur faut que 4,6 secondes pour franchir les 100 km/h départ arrêté. Pour les deux modèles GTS, la vitesse de pointe est de 290 km/h.

Cependant, les modèles GTS ne sont pas seulement rapides dans les lignes droites. En tant que voiture de sport à moteur central, elles associent vitesse et réactivité à une excellente dynamique transversale. La 718 GTS équipée des pneumatiques de série vient à bout des 20,83 kilomètres de la Boucle Nord du Nürburgring et de ses 73 virages en seulement 7 minutes et 40 secondes. Si on les compare à leurs prédécesseurs, les deux modèles 718 GTS gagnent 16 secondes à l'accélération par rapport au Boxster GTS, 13 secondes par rapport au Cayman GTS et 2 secondes par rapport à l'actuel 718 Cayman S (7 min 42 min).

Le système d'échappement Sport de série avec ses sorties d'échappement Sport noires placées au centre confère au moteur Boxer un son inimitable. Grâce à la coordination spécifique du moteur et de la commande des volets d'échappement ainsi qu'à la fonction de double débrayage automatique, le son et l'allure sportive des modèles GTS vous saisit. Le son marqué souligne lui aussi la personnalité de la voiture de sport.

La transmission sur l'essieu arrière est assurée, de série, par une boîte de vitesses manuelle à six rapports, la boîte PDK est disponible en option. La boîte PDK allie la forte efficacité mécanique d'une boîte manuelle au confort de la boîte automatique pour le passage des rapports et la conduite. Les passages de vitesse rapides sans rupture de charge, associés à un léger surcouple dans les pro-

grammes sport, améliorent les valeurs à l'accélération et permettent de raccourcir les temps au tour. Parallèlement, la polyvalence optimale et la stratégie de passage des vitesses de la boîte PDK améliorent l'efficacité de la voiture.

Sport sur une simple pression de bouton, de série : le sélecteur de mode au petit volant sport de 360 millimètres inclus dans le pack Sport Chrono vous permet de sélectionner facilement quatre programmes de conduite différents : Normal, Sport, Sport Plus et Personnalisé. En mode Sport, le moteur est encore plus vif, car les temps de passage des rapports plus courts et les points de changement des vitesses optimisés de la boîte PDK offrent une accélération maximale. La boîte rétrograde plus tôt et pousse les rapports plus longtemps. En cas de rétrogradage, le double embrayage intervient automatiquement. En mode Sport Plus, ces caractéristiques sont encore plus affirmées pour des performances maximales. Avec ce mode, la fonction de départ automatisé Launch Control permet en outre de prendre le départ d'une course. Sur les véhicules équipés de la boîte PDK, la fonction « Sport Response » peut également être activée via le sélecteur. Le moteur et la boîte de vitesses se préparent alors à fournir un maximum de puissance le plus rapidement possible, la pression du turbocompresseur augmente plus vite. Cela garantit une réactivité maximale pendant environ 20 secondes.

Châssis : plus sportif et plus raide

La puissance et l'accélération longitudinale d'une part. Une vitesse élevée dans les virages et une haute précision de conduite de l'autre. Le 718 Boxster GTS et le 718 Cayman GTS mettent l'accent sur un équilibrage encore plus sportif des éléments du châssis. La suspension adaptative de série Porsche Active Suspension Management (PASM) assure une tenue de route encore meilleure et ainsi de meilleures performances de conduite avec un confort optimal. Le châssis sport PASM, abaissé de 20 millimètres, est également disponible en option. En comparaison avec le châssis de série GTS, le surbaissement est de 10 millimètres.

Le Porsche Stability Management (PSM), qui régule automatiquement la stabilisation dans la plage des limites dynamiques, calcule en permanence la direction de conduite, la vitesse du véhicule et la vitesse de lacet ainsi que l'accélération transversale du véhicule. Le mode PSM Sport est inclus dans le pack Sport Chrono de série. Il permet aux conducteurs avertis de tester encore un peu plus les limites, sur un circuit ou lors d'un entraînement en hiver, sans faire de compromis au niveau de la sécurité. Par rapport au mode « PSM On », cette fonction autorise un angle de dérapage nettement plus important et davantage de patinage au niveau des roues motrices. Elle permet un mode de conduite nettement plus sportif, le PSM restant activé en arrière-plan.

D'autres systèmes de série améliorent en outre la précision directionnelle, l'agilité et la motricité : le PTV avec blocage mécanique du différentiel arrière augmente, dans la portée élargie du PSM, les performances et le plaisir de conduite. Si le véhicule s'engage dans un virage, une impulsion de rotation est produite autour du centre de gravité du véhicule lorsque la roue intérieure au virage est freinée. Résultat : une précision directionnelle et une agilité améliorées. Le blocage mécanique permet de redistribuer plus de force sur la roue la plus lente. Cela améliore la motricité en cas de forte accélération dans les virages serrés pour une dynamique longitudinale et transversale nettement meilleure.

Les freins en fonte grise, dotés d'étriers rouges, offrent des décélérations de premier ordre, même en cas de surchauffe sur les circuits. La GTS arbore, de série, des étriers fixes à quatre pistons et des disques de frein de 330 x 34 millimètres à l'avant et 299 x 20 millimètres à l'arrière. En option, les

freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) peuvent être pourvus à l'avant d'étriers fixes jaunes à six pistons sur des disques mesurant 350 x 34 millimètres et, à l'arrière, d'étriers fixes à quatre pistons sur des disques de 350 x 28 millimètres.

Les deux modèles GTS sont équipés de série de jantes 20 pouces Carrera S. Des pneus de dimension 235/35 ZR 20 à l'avant et 265/35 ZR 20 à l'arrière assurent une adhérence optimale.

Le pack Sport Chrono est monté de série et propose la suspension dynamique de la boîte de vitesses. Le système PADM (Porsche Active Drivetrain Mounts) permet de minimiser les vibrations des motorisations et de réduire les mouvements liés à la masse totale de la chaîne cinématique qui ont une incidence sur la dynamique de conduite. Il conjugue les avantages des suspensions de boîte dures et souples : le comportement routier est nettement plus précis et stable lors des changements de charge et en cas de conduite rapide dans les virages. Sur les chaussées irrégulières, le confort de conduite reste quant à lui inchangé.

Design : encore plus accrocheur

Les nouveaux modèles GTS se distinguent du 718 classique d'un point de vue technique, mais aussi esthétique. À l'avant, les modèles GTS se démarquent des autres versions grâce au nouveau bouclier avant au design sportif avec lame de spoiler noire. Les phares Bi-Xénon teintés et les blocs optiques noircis apportent la touche finale au design avant de la GTS. Le Porsche Dynamic Light System (PDLS) avec feux de jour 4 points, contrôle du faisceau en virage, lave-phares et contrôle dynamique de la portée d'éclairage est également disponible dans la finition souhaitée. Sur demande, les modèles GTS peuvent même être équipés de phares à LED avec PDLS Plus.

Vue de côté, la GTS se reconnaît à ses inscriptions GTS noires ainsi qu'à ses jantes 20 pouces de couleur noire satinée. À l'arrière, les modèles GTS se distinguent par leurs feux arrière teintés et leurs sorties d'échappement Sport noires situées au centre. En outre, le bouclier arrière noir mat ainsi que l'inscription GTS de la même couleur sur le capot arrière lui donnent une touche originale.

L'intérieur présente également toutes les caractéristiques d'une voiture de course. Les sièges sport Plus de série (2 positions, commande électrique) enveloppent le conducteur et son passager, tout en offrant un excellent confort. Les bandes centrales des sièges sont en Alcantara sur tous les modèles GTS, de même que les accoudoirs des portes, le levier de vitesses ou le sélecteur, ainsi que le ciel de toit et les montants de pare-brise sur le 718 Cayman GTS. Le volant sport GT de 360 millimètres de diamètre, recouvert d'Alcantara, fait lui aussi partie des équipements de série.

On retrouve l'inscription GTS noire sur les baguettes de seuil. Les inscriptions GTS ornent également le compte-tours et les appuie-tête. Même l'écran TFT souhaite la bienvenue à ses passagers avec une mention GTS sur l'écran d'accueil.

Il est également possible, en option, d'embellir encore plus l'habitacle grâce au pack intérieur GTS. Celui-ci propose les ceintures de sécurité, les inscriptions brodées sur les appuie-tête ainsi que les coutures sur les sièges et les tapis de sol dans les teintes contrastantes rouge Carmin ou Craie. Même le cadran du compte-tours est peint dans la couleur choisie. Les baguettes décoratives du tableau de bord et de la console centrale sont également disponibles, en option, en aluminium brossé et anodisé.

Porsche Communication Management : l'infodivertissement simple à utiliser

Le Porsche Communication Management (PCM) est également proposé de série sur les nouveaux modèles 718 GTS. Le module de navigation en ligne, la commande vocale et le Porsche Connect sont disponibles en option. Le PCM dispose d'un écran tactile haute résolution avec capteur de proximité intégré qui permet une utilisation simple et confortable. L'écran présente une commande tactile multipoint inspirée des smartphones. Il est possible de connecter des téléphones portables et smartphones par wi-fi, par le biais du module optionnel Connect Plus.

Les informations facultatives sur le trafic en temps réel permettent d'accélérer et de fiabiliser la navigation. Grâce à elles, le conducteur bénéficie d'un aperçu rapide de la circulation et de l'adaptation dynamique de son itinéraire. En outre, de nombreux autres services Porsche Connect sont disponibles. Pour tout savoir sur les services Connect disponibles selon le pays et le véhicule, rendez-vous sur www.porsche.com/connect.

Le pack Sport Chrono fait lui aussi partie des équipements de série. En plus du chronomètre analogique du tableau de bord et du chronomètre numérique du combiné d'instruments, il comprend un affichage des performances. La nouvelle application Porsche Track Precision est disponible pour la première fois sur les nouveaux modèles 718 GTS. L'application pour smartphone, issue du sport automobile, permet de se connecter directement aux systèmes du véhicule pour enregistrer, afficher et analyser automatiquement tous les détails de la conduite sur circuit. Le conducteur peut déclencher et enregistrer ses propres tours sur 130 circuits prédéfinis dans le monde. L'application lui permet d'ajouter ses propres circuits si elle ne contient pas le circuit qui l'intéresse.

Sur circuit, l'application présente la dynamique de conduite sur le smartphone. En plus des temps intermédiaires et des temps au tour, elle propose une présentation animée des écarts par rapport aux tours de référence. Pour cela, elle utilise les données du véhicule et les données GPS directement depuis le PCM. Des analyses graphiques des données de conduite ainsi qu'une analyse vidéo aident le conducteur à améliorer sans cesse ses performances de conduite. L'analyse vidéo exploite la propre caméra du smartphone, qu'elle complète avec l'animation des données de conduite. Pour offrir une

perspective supplémentaire au conducteur pendant son parcours, l'application intègre une autre vidéo à partir d'une seconde caméra externe. L'analyse des données de conduite et la comparaison avec les autres parcours permettent d'optimiser en continu les points de freinage et la trajectoire idéale. En outre, l'application communique le temps au tour par oral et permet de partager ses enregistrements avec ses amis sur les réseaux sociaux. Le conducteur peut également exporter les analyses vidéo ou les données de conduite enregistrées. Un logiciel complémentaire permet d'obtenir une analyse détaillée sur son ordinateur personnel.

Les propriétaires d'une Apple Watch peuvent même configurer certaines fonctions sur leur montre. Pendant le parcours, il est en outre possible de mesurer son rythme cardiaque et de l'enregistrer pour l'analyser ultérieurement. En cas de nouveau temps record, l'Apple Watch envoie un signal vibratoire.

Systemes d'assistance en option : plus de sécurité pour de meilleures performances

Le 718 Boxster GTS et le 718 Cayman GTS sont équipés de nombreux systèmes de sécurité, par exemple le frein multicollision, et ce, de série. Le système peut réduire la gravité d'un impact en freinant automatiquement le véhicule après la première collision. Grâce au PSM, la voiture de sport à moteur central peut être maîtrisée en toute sécurité, même dans la plage limite.

Grâce aux systèmes d'assistance proposés, les nouveaux modèles GTS s'adaptent à vos besoins personnels : en descente, le régulateur de vitesse en option freine de manière modérée en cas de dépassement de la vitesse prédéfinie. Le régulateur de vitesse adaptatif ACC (en option) dispose d'une fonction croisière si le véhicule est équipé d'une boîte PDK.

L'assistance au changement de voie renforce la sécurité des modèles GTS sur les voies rapides. Le système surveille, au moyen de capteurs radar, la zone derrière le véhicule ainsi que les angles morts à partir de 15 km/h. Entre 30 et 250 km/h, l'assistant déclenche un témoin d'avertissement lumineux dans le triangle du rétroviseur pour informer le conducteur de la présence de véhicules se rapprochant à l'arrière ou circulant dans l'angle mort. Si le conducteur met quand même son clignotant ou si le système détecte un changement de voie, le signal d'avertissement clignote. L'assistance au changement de voie renforce le confort et la sécurité sur les autoroutes en particulier. Elle n'intervient pas sur la conduite et se désactive à tout moment.