



PORSCHE



## **Nuove 718 Boxster GTS e 718 Cayman GTS**

Cartella stampa

# Contenido

<b>Consumi ed emissioni</b>	<b>3</b>
Riepilogo	
<b>Performance superiori, sound sportivo e design inconfondibile</b>	<b>4</b>
La nuova generazione sportiva della famiglia 718 di Porsche	
<b>GTS al quadrato. Potenza al quadrato.</b>	<b>6</b>
<b>Telaio: più sportivo e più rigido</b>	<b>9</b>
<b>Design: ancora più inconfondibile</b>	<b>11</b>
<b>Porsche Communication Management – infotainment dal funzionamento intuitivo</b>	<b>12</b>
<b>Sistemi di assistenza opzionali: maggiore sicurezza per performance più elevate</b>	<b>14</b>

## Consumi ed emissioni

**718 Boxster GTS:** consumo carburante combinato 9,0 – 8,2 l/100 km,  
su strade urbane 12,3 – 10,9 l/100 km, extraurbane 7,0 – 6,6 l/100 km;  
emissioni di CO<sub>2</sub> 205 – 186 g/km

**718 Cayman GTS:** consumo carburante combinato 9,0 – 8,2 l/100 km,  
su strade urbane 12,3 – 10,9 l/100 km, extraurbane 7,0 – 6,6 l/100 km;  
emissioni di CO<sub>2</sub> 205 – 186 g/km

---

## Riepilogo

# Performance superiori, sound sportivo e design inconfondibile

Le due nuove sportive a motore centrale Porsche 718 Boxster GTS e 718 Cayman GTS offrono ora performance ed efficienza di gran lunga superiori. Il cuore di queste auto è il motore boxer turbo a quattro cilindri da 2,5 litri con un tratto di aspirazione di nuova concezione e turbocompressore ottimizzato. Rispetto al modello S, la potenza aumenta quindi di undici kW (15 CV) per raggiungere i 269 kW (365 CV). Rispetto al precedente modello GTS con motore aspirato erogano fino a 26 kW (35 CV) in più e hanno una coppia fino a 70 Nm più elevata. Entrambi i modelli GTS sono disponibili con cambio manuale a sei rapporti o cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) opzionale.

**Trazione** Il motore boxer turbo a quattro cilindri da 2,5 litri con tratto di aspirazione di nuova concezione e turbocompressore ottimizzato ha ora una potenza di 269 kW (365 CV). A seconda del tipo, la coppia massima è pari a 430 Nm con cambio a doppia frizione Porsche oppure 420 Nm con cambio manuale.

**Performance** Dotate di pacchetto Sport Chrono come allestimento di serie e cambio a doppia frizione Porsche opzionale, la 718 Boxster GTS e la 718 Cayman GTS scattano da zero a 100 km/h in 4,1 secondi. La velocità massima è di 290 km/h.

**Telaio** Nei modelli 718 GTS sono di serie i cerchi Carrera S da 20 pollici laccati in nero satinato lucido. Dietro i cerchi sono montati dischi dei freni con diametro di 330 millimetri davanti e 299 millimetri dietro. Il pacchetto Sport Chrono include inoltre il sistema supporti cambio attivi, sempre di serie. Il telaio con Porsche Active Suspension Management (PASM) incluso nella dotazione di serie abbassa di 10 millimetri la carrozzeria dei modelli GTS in confronto al modello S. Il Porsche Torque Vectoring (PTV) con differenziale posteriore autobloccante meccanico offre un'esperienza di guida ancora più agile e stabile.

- 
- Design** Dal punto di vista estetico, a distinguere la gamma GTS dagli altri modelli 718 è il nuovo scudo paraurti dal design sportivo. Come in tutti i modelli della gamma GTS, i gruppi ottici anteriori sono in tonalità scura, i fari Bi-Xenon sono oscurati. Tratto inconfondibile della GTS nella coda sono le luci posteriori oscurate, le scritte nere, la parte inferiore posteriore nera e l'impianto di scarico sportivo di serie con terminali di scarico sportivi centrali verniciati in nero. Scritte nere GTS sulle porte e cerchi da 20 pollici laccati in nero completano la vista laterale.
- Sound** Un impianto di scarico sportivo di serie, posizionato nella parte centrale, produce il tipico rombo del motore boxer della GTS.
- Interni** Ad accogliere il guidatore della GTS, sedili sportivi Plus con fasce centrali in Alcantara. Corona del volante, leva del cambio e poggiatesta sono anch'essi rivestiti in Alcantara; nella 718 Cayman GTS è in Alcantara anche il cielo dell'abitacolo. Sui poggiatesta sono ricamate scritte "GTS".
- Infotainment** Il Porsche Communication Management (PCM) con touch screen è estremamente semplice da utilizzare, proprio come uno smartphone. L'app Porsche Track Precision di serie consente la registrazione automatica, la visualizzazione e l'analisi dettagliate dei dati di guida sullo smartphone.

---

La nuova generazione sportiva della famiglia 718 di Porsche

## **GTS al quadrato. Potenza al quadrato.**

I due nuovi modelli GTS incarnano il carattere più sportivo e più emozionante della gamma 718. Si rivolgono in particolare al guidatore attento al design, che apprezza l'elevata idoneità all'uso quotidiano e al contempo non vuole rinunciare a un'elevata sportività. Infatti, oltre alle numerose caratteristiche orientate alle performance, l'allestimento di base dei modelli GTS si presenta subito come un allestimento di livello superiore. Di grande impatto visivo sono i contrasti sportivi e gli straordinari dettagli.

Già nel 1963, in quanto versione stradale di una vettura sportiva, la 904 Carrera GTS aveva portato la tecnologia delle gare automobilistiche al di fuori dei circuiti. Negli anni '80 e '90, i modelli 924 GTS e 928 GTS seguirono e svilupparono ulteriormente tale principio. Il 2010 ha visto la sua rinascita con la 911 Carrera GTS (tipo 997); nel 2014 seguirono la Porsche Boxster GTS e la Cayman GTS.

### **Performance e motori: maggiore potenza grazie al nuovo tratto di aspirazione**

Il cuore di ogni sportiva Porsche è tradizionalmente il motore boxer. Nella 718 GTS, alle spalle dei passeggeri lavora un motore centrale boxer turbo a quattro cilindri da 2,5 litri con 269 kW di potenza (365 CV). La coppia massima di 430 Nm in combinazione con il cambio a doppia frizione Porsche si raggiunge tra i 1.900 e i 5.000 giri/min, quindi decisamente prima rispetto al precedente modello GTS con motore boxer a sei cilindri. La coppia di 420 Nm si raggiunge tra i 1.900 e i 5.500 giri/min in combinazione con il cambio manuale a sei rapporti. Il propulsore turbo sviluppa 11 kW (15 CV) in più rispetto ai modelli 718 S e fino a 26 kW (35 CV) in più rispetto al precedente modello GTS con motore aspirato.

L'aumento di potenza è reso possibile da un tratto di aspirazione di nuova concezione con volume superiore, nonché da un turbocompressore ottimizzato con turbina a geometria variabile (VTG) e maggiore pressione di sovralimentazione. Al posto del turbocompressore con pressione di sovralimentazione massima a 1,1 bar che caratterizza la 718 S, il turbocompressore singolo ottimizzato con

VTG e compressore più grande spinge fino a 1,3 bar di aria nelle camere di combustione. In tal modo, l'ampio spettro di coppia inizia già a 1.900 giri/min e si mantiene costante fino a 5.000 - 5.500 giri/min sul valore massimo.

I risultati: migliore capacità di ripresa e una maggiore accelerazione. Rispetto agli attuali modelli 718 S, entrambe le varianti 718 GTS con pacchetto Sport Chrono di serie e cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) opzionale accelerano 0,1 secondi più velocemente da 0 a 100 km/h. In 4,1 secondi arrivano quindi a 100 km/h. In combinazione con il cambio manuale a sei rapporti, bastano 4,6 secondi per raggiungere l'accelerazione standard in partenza da ferma. La velocità massima in entrambi i modelli GTS tocca i 290 km/h.

Ma i modelli GTS non sono veloci solo in rettilineo. In qualità di sportive con motore centrale, coniugano elevata potenza in accelerazione con un'eccellente dinamica trasversale. La 718 GTS con pneumatici di serie percorre in soli 7:40 minuti l'anello nord del Nürburgring, con le sue 73 curve e un tracciato lungo 20,83 chilometri. Rispetto ai predecessori, entrambi i modelli 718 GTS sono più veloci di 16 secondi della Boxster GTS, di 13 secondi della Cayman GTS e di 2 secondi dell'attuale 718 Cayman S (7:42 min).

L'impianto di scarico sportivo di serie, con terminali di scarico sportivi centrali verniciati in nero, conferisce al motore boxer un sound accattivante e inimitabile. L'interazione appositamente concepita tra motore e controllo delle valvole di scarico e la funzione automatica di accelerazione intermedia conferiscono ai modelli GTS un sound emozionante e sportivo. Il sound tipico accentua ulteriormente il carattere dell'auto sportiva.

La trasmissione della potenza all'asse posteriore avviene tramite il cambio manuale a sei rapporti di serie, mentre come optional è possibile scegliere il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK). Il cambio a doppia frizione Porsche combina l'elevata efficienza meccanica di un cambio manuale con il comfort di un cambio automatico. I rapidi cambi di marcia senza interruzione della forza di trazione, insieme a un leggero eccesso di coppia nei programmi sportivi, migliorano i valori di accelerazione e permettono tempi sul giro ancora più veloci. Contemporaneamente, la differenziazione ottimale e la strategia di cambiata del cambio a doppia frizione Porsche migliorano l'efficienza.

Sport di serie, semplicemente premendo un pulsante: l'interruttore Mode, integrato sul piccolo volante sportivo di 360 mm nel pacchetto Sport Chrono, consente di selezionare quattro diversi programmi di guida: Normal, Sport, Sport Plus e Individual. Se nella vettura si attiva la modalità Sport, la risposta del motore è ancora più immediata. In questo programma di guida, il cambio a doppia frizione Porsche è impostato per fornire tempi di innesto più brevi e punti di cambiata ottimali per la massima accelerazione. Il cambio scala prima nella marcia inferiore e raggiunge un regime più elevato in tale marcia. Al passaggio a una marcia inferiore si attiva automaticamente un'accelerata intermedia. Nella modalità Sport Plus queste caratteristiche sono ancora più marcate e orientate a raggiungere le massime prestazioni. In questa modalità la funzione Launch Control consente partenze degne di una vettura da corsa. Nelle vetture dotate di cambio a doppia frizione Porsche, la funzione "Sport Response" è inoltre attivabile tramite il selettore. Motore e cambio vengono predisposti per una fulminea erogazione di potenza, il turbocompressore genera pressione più rapidamente. Ciò garantisce una risposta massima per circa 20 secondi.



## Telaio: più sportivo e più rigido

Potenza e accelerazione longitudinale da una parte. Elevate velocità in curva e massima precisione di guida dall'altra. La 718 Boxster GTS e la 718 Cayman GTS puntano su un'armonizzazione dei componenti telaio dal tono ancora più sportivo. Il sistema di ammortizzatori adattivo Porsche Active Suspension Management (PASM) di serie offre un'aderenza al suolo superiore e quindi performance di guida superiori mantenendo al contempo un ottimo comfort. Come optional è possibile scegliere anche il telaio sportivo Porsche Active Suspension Management con assetto ribassato di 20 millimetri. Rispetto al telaio di serie nelle GTS, l'assetto ribassato è di 10 millimetri.

Il Porsche Stability Management (PSM), che regola automaticamente la stabilizzazione della dinamica di guida nelle situazioni limite, rileva costantemente direzione e velocità di marcia, velocità d'imbarcata e accelerazione trasversale della vettura. La modalità PSM Sport è diventata parte integrante del pacchetto Sport Chrono di serie. Questa consente ai guidatori più ambiziosi di spingere i propri limiti in pista o durante i test invernali, senza scendere a compromessi dal punto di vista della sicurezza. In confronto al "PSM On", questa funzione consente un angolo di assetto sensibilmente maggiore nonché un maggior slittamento delle ruote motrici. Rende possibile uno stile di guida decisamente più sportivo, rimanendo tuttavia attivo in background.

Inoltre, altri sistemi di serie migliorano la precisione della sterzata, l'agilità e la trazione: il Porsche Torque Vectoring (PTV) con differenziale posteriore autobloccante meccanico aumenta le performance e il piacere di guida in combinazione con il Porsche Stability Management. Durante la sterzata in curva, a seguito di un impulso di frenata la ruota interna alla curva trasmette un impulso rotante intorno all'asse verticale del veicolo. In questo modo si ottimizza la precisione di sterzata e l'agilità. Tramite il differenziale autobloccante meccanico viene distribuita maggiore potenza alla ruota più lenta, a vantaggio della trazione in caso di forte accelerazione in uscita da curve strette, con significativo miglioramento della dinamica longitudinale e trasversale.

I freni in ghisa grigia con pinze dei freni rosse assicurano valori di decelerazione eccellenti, anche in situazioni di maggiore sollecitazione termica in pista. Nelle GTS sono montate di serie pinze fisse a quattro pistoncini e dischi dei freni con dimensioni di 330 x 34 millimetri davanti e 299 x 20 milli-

metri dietro. Disponibile come optional, il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) con pinze fisse a sei pistoncini laccate in giallo e dischi di 350 x 34 millimetri davanti, e con pinze fisse a quattro pistoncini e dischi di 350 x 28 mm dietro.

In entrambi i modelli GTS sono montati di serie cerchi Carrera S da 20 pollici. Pneumatici 235/35 ZR 20 davanti e 265/35 ZR 20 dietro assicurano un'aderenza ottimale.

Il pacchetto Sport Chrono è di serie e comprende il sistema supporti cambio attivi. Il cosiddetto sistema PADM (Porsche Active Drivetrain Mounts) riduce le vibrazioni aggregate e i movimenti che influenzano la dinamica di guida a causa della massa complessiva del gruppo propulsore. Unisce i vantaggi dei supporti motore duri e morbidi: nelle variazioni di carico e in curve veloci, il comportamento di marcia diventa notevolmente più preciso e stabile. Sulle carreggiate non livellate, di contro, il comfort di guida resta invariato.

## Design: ancora più inconfondibile

I nuovi modelli GTS si distinguono dagli altri modelli 718 non solo da un punto di vista tecnico, ma anche estetico. Nella parte anteriore, a distinguere i modelli GTS dalle altre varianti è il nuovo paraurti dal design sportivo con spoilerino nero. Fari Bi-Xenon in tonalità scura e luci anteriori oscurate completano il design del frontale della gamma GTS. Come optional è disponibile il Porsche Dynamic Light System (PDLS) personalizzato, con luci diurne a 4 punti, luce in curva, impianto lavafari e regolazione dinamica della profondità d'illuminazione. Sempre su richiesta, i modelli GTS possono essere dotati di fari principali a LED con PDLS Plus.

Alla vista laterale, la gamma GTS si distingue per le scritte GTS nere e i cerchi da 20 pollici, laccati in nero satinato lucido. Nella coda, i modelli GTS si distinguono per le luci posteriori oscurate e i terminali di scarico sportivi centrali in colore nero. La parte inferiore posteriore laccata in nero opaco e la scritta GTS sul paraurti posteriore, laccata nella stessa tonalità, conferiscono un nuovo accento alla vettura.

Anche l'abitacolo contribuisce a un'esperienza sportiva intensa. Pur riducendo lo spazio tra guidatore e passeggero, i sedili sportivi Plus di serie (a 2 vie con regolazione elettrica) offrono un comfort notevole. Le fasce centrali dei sedili sono in Alcantara in tutti i modelli GTS, così come i poggiatesta delle porte, la leva del cambio/leva selettiva nonché il cielo dell'abitacolo e il montante anteriore nella 718 Cayman GTS. L'allestimento di serie comprende anche il volante sportivo GT dal diametro di 360 millimetri con rivestimento in Alcantara.

Le modanature d'ingresso presentano la scritta GTS in colore nero. Questa scritta si trova anche sul contagiri e sui poggiatesta. Anche il display TFT all'avvio saluta i passeggeri con la scritta GTS.

L'abitacolo può essere completato con il pacchetto interni GTS, disponibile come optional, che prevede fasce delle cinture, scritte ricamate sui poggiatesta e cuciture sui sedili e sui tappetini nei colori a contrasto rosso carminio oppure gesso. Allo stesso modo, è possibile personalizzare il quadrante del contagiri con il colore selezionato. Come optional, è possibile richiedere modanature in alluminio spazzolato e anodizzato sulla plancia e nella consolle centrale.

## **Porsche Communication Management – infotainment dal funzionamento intuitivo**

Anche nei nuovi modelli 718 GTS è di serie il Porsche Communication Management (PCM). Il modulo di navigazione online, il sistema di comandi vocali e il Porsche Connect sono disponibili come optional. Il Porsche Communication Management è dotato di un display touch ad alta risoluzione con sensore di prossimità integrato per un utilizzo semplice e agevole, azionabile mediante gesti multitouch dal display, proprio come uno smartphone. Il modulo Connect Plus opzionale consente di collegare tramite WLAN cellulari e smartphone.

Le informazioni sul traffico in tempo reale garantiscono una navigazione veloce e affidabile, fornendo una rapida panoramica sulla situazione del traffico e un adeguamento dinamico del percorso. Inoltre, il sistema mette a disposizione un'ampia gamma di servizi Porsche Connect. È possibile visualizzare una panoramica dettagliata dei servizi Connect disponibili per ciascun Paese e per ciascuna vettura all'indirizzo [www.porsche.com/connect](http://www.porsche.com/connect).

Nell'allestimento di serie è incluso anche il pacchetto Sport Chrono, con incluso un indicatore di performance che va ad aggiungersi al cronometro analogico sul cruscotto e al cronometro digitale nella strumentazione. Per la prima volta, nei nuovi modelli 718 GTS è disponibile l'app Porsche Track Precision, ulteriormente sviluppata. Questa app per smartphone ha origine dall'ambiente degli sport motoristici e consente la registrazione automatica, la visualizzazione e l'analisi dettagliata dei dati relativi alla guida su circuito tramite il collegamento diretto ai sistemi della vettura. L'app attiva la misurazione e la registrazione dei tempi sul giro su 130 circuiti predefiniti di tutto il mondo. Qualora non dovesse essere disponibile il circuito desiderato, l'app consente di aggiungere i propri circuiti.

Nell'impiego su circuito, l'app visualizza la dinamica di guida sullo smartphone. Oltre ai tempi di settore e di giro, l'app mostra in una sequenza animata le differenze rispetto a un giro di riferimento. A tale scopo, l'app sfrutta i dati della vettura e i dati GPS direttamente dal Porsche Communication Management. Le analisi grafiche dei dati di guida e l'analisi video aiutano il guidatore a migliorare costantemente le prestazioni di guida. Per l'analisi video viene utilizzata la videocamera dello smartphone, coadiuvata da dati di guida mostrati in una sequenza animata. Per avere un'ulteriore pro-

spettiva durante la guida, è possibile integrare un altro video realizzato da una seconda videocamera esterna. Le analisi dei dati di guida e il confronto con altri tragitti consentono una continua ottimizzazione dei punti di frenata e delle traiettorie ideali. Inoltre, l'app segnala acusticamente il tempo sul giro e consente di condividere con gli amici sui social network le proprie registrazioni. È possibile esportare anche le analisi video registrate o i dati del guidatore. È inoltre possibile eseguire un'analisi dettagliata sul PC con un altro software.

Chi possiede un Apple Watch può controllare alcune funzioni anche tramite l'app. Mentre è al volante, il guidatore può inoltre misurare la frequenza cardiaca e registrarla per ulteriori analisi. Se il nuovo tempo sul giro batte il record precedente, Apple Watch emette una vibrazione.

## **Sistemi di assistenza opzionali: maggiore sicurezza per performance più elevate**

Già nell'allestimento di serie, la 718 Boxster GTS e la 718 Cayman GTS offrono numerosi sistemi di sicurezza come il freno multicollisione. Il sistema può ridurre le conseguenze di un impatto, in quanto dopo la prima collisione la vettura rallenta automaticamente la corsa. Con il Porsche Stability Management (PSM), la sportiva a motore centrale garantisce sempre il massimo controllo, anche in condizioni limite.

Grazie all'ampia offerta di sistemi di assistenza, è possibile configurare i nuovi modelli GTS per soddisfare qualsiasi esigenza personale: il Tempostat, disponibile come optional, frena moderatamente quando la vettura supera la velocità impostata in discesa. Il sistema adattivo di regolazione della velocità ACC (opzionale) offre una funzione "veleggiamento" in combinazione con il cambio a doppia frizione Porsche.

Nei modelli GTS l'assistente di cambio corsia aumenta la sicurezza sulle superstrade a più corsie. Per mezzo di sensori radar nella parte posteriore, il sistema controlla la zona dietro alla vettura e l'angolo cieco a partire dai 15 km/h. Nell'intervallo di velocità compreso fra 30 e 250 km/h, l'assistente informa il guidatore della presenza di vetture in avvicinamento da dietro o che viaggiano nell'angolo cieco, tramite una luce di avvertimento nel triangolo di supporto del retrovisore. Se, nel frattempo, il guidatore inserisce gli indicatori di direzione oppure il sistema rileva un cambio di corsia, il segnale di avvertimento si accende. In autostrada, l'assistente di cambio corsia aumenta il comfort e la sicurezza. Non influisce sulla guida e può essere disattivato in qualsiasi momento.