



PORSCHE



Os novos 718 Boxster GTS e 718 Cayman GTS

Dossiê de imprensa

Conteúdo

Consumo de combustível e emissões 3

Resumo

Performance elevada, som mais esportivo e design marcante 4

Os novos membros esportivos da família 718 da Porsche

Dois vezes GTS. Dois vezes potência. 6

O chassi – mais esportivo e mais rígido 9

Design – ainda mais marcante 11

Porsche Communication Management – Infotainment com operação simples 13

Sistemas de assistência opcionais – mais segurança para melhor performance 15

Consumo de combustível e emissões

718 Boxster GTS: Consumo de combustível combinado 9,0-8,2 l/100 km, urbano 12,3-10,9 l/100 km, extra-urbano 7,0-6,6 l/100 km; emissões de CO₂ 205-186 g/km

718 Cayman GTS: Consumo de combustível combinado 9,0-8,2 l/100 km, urbano 12,3-10,9 l/100 km, extra-urbano 7,0-6,6 l/100 km; emissões de CO₂ 205-186 g/km

Resumo

Performance elevada, som mais esportivo e design marcante

Agora, os dois novos carros esportivos de motor central da Porsche, 718 Boxster GTS e 718 Cayman GTS, oferecem performance e eficiência ainda maiores. O coração é o novo motor boxer turbo de quatro cilindros e 2,5 litros com um novo coletor de admissão e turbocompressor otimizado. Com isso, a potência em comparação com o modelo S aumenta em onze kW (15 cv), para 269 kW (365 cv). Em comparação com o modelo GTS anterior com motor aspirado, são disponibilizados até 26 kW (35 cv) a mais de potência e até 70 Nm a mais de torque. Ambos os modelos são disponibilizados com câmbio manual de seis marchas ou, opcionalmente, com o sistema Porsche Doppelkupplung (PDK).

Propulsão O motor boxer turbo de quatro cilindros e 2,5 litros com novo coletor de admissão e turbocompressor otimizado gera agora 269 kW (365 cv). Dependendo da transmissão, o torque máximo alcança 430 Nm com PDK ou 420 Nm com câmbio manual.

Performance Equipados de série com o pacote Sport Chrono e com o PDK opcional, os modelos 718 Boxster GTS e 718 Cayman GTS completam o sprint de zero a 100 km/h em 4,1 segundos. A velocidade máxima é de 290 km/h.

Chassi Os modelos 718 GTS rodam de série com rodas Carrera S de 20 polegadas pintadas em preto acetinado. Por trás delas encontram-se discos de freio com um diâmetro de 330 milímetros na dianteira e 299 milímetros na traseira. O pacote Sport Chrono com rolamentos dinâmicos da transmissão também está incluído entre os equipamentos de série. Em comparação com o modelo S, o chassi de série com Porsche Active Suspension Management (PASM) rebaixa a carroceria dos modelos GTS em dez milímetros a mais. O Porsche Torque Vectoring (PTV) com bloqueio mecânico transversal do eixo traseiro assegura uma sensação de direção ainda mais ágil e estável.

-
- Design** Visualmente, o GTS distingue-se dos demais modelos 718 através do novo revestimento da dianteira Sport Design. As lanternas dianteiras são opacas, ao estilo típico do GTS, os faróis bixênion escurecidos. Na traseira, as lanternas traseiras escurecidas do GTS, inscrições em preto, uma parte inferior traseira preta e as saídas de escape esportivas pretas centralizadas caracterizam o sistema de escape esportivo de série. Inscrições GTS pretas nas portas e rodas de 20 polegadas pintadas em preto completam a vista lateral.
- Som** Um sistema de escape esportivo centralizado de série assegura o som marcante do motor boxer do GTS.
- Interior** Os motoristas do GTS sentam-se sobre bancos esportivos Plus com faixas centrais em Alcantara. O aro do volante, a alavanca de câmbio e os apoios para braço são igualmente revestidos em Alcantara, assim como, no 718 Cayman GTS, também o revestimento do teto. Os encostos de cabeça são decorados com inscrições GTS bordadas.
- Infotainment** O Porsche Communication Management (PCM) com tela touch é tão simples de operar quanto um smartphone. O Porsche Track Precision App de série permite um registro automático, visualização detalhada e a análise de dados de direção no smartphone.

Os novos membros esportivos da família 718 da Porsche

Duas vezes GTS. Duas vezes potência.

Os dois novos modelos GTS personificam a expressão mais esportiva e emocionante do portfólio dos modelos 718. Eles são especialmente destinados aos motoristas orientados para o design, que apreciam um alto grau de adequação ao cotidiano e, ao mesmo tempo, não desejam abrir mão de uma elevada esportividade. Pois, além dos diversos recursos orientados para performance, mesmo os equipamentos de série dos modelos GTS já apresentam um alto nível. Eles impressionam com contrastes esportivos e detalhes excepcionais.

Já em 1963, o 904 Carrera GTS, como carro esporte aprovado para circulação nas ruas, trouxe para elas a tecnologia do automobilismo. O 924 GTS e o 928 GTS se seguiram, cultivando o princípio nos anos 1980 e 1990. No ano de 2010 ele comemorou o seu renascimento com o 911 Carrera GTS (tipo 997), seguido em 2014 pelo Porsche Boxster GTS e pelo Cayman GTS.

Performance e motores – mais potência através do novo coletor de admissão

O coração de cada carro esportivo da Porsche sempre foi o motor boxer. No 718 GTS, um motor boxer turbo de quatro cilindros e 2,5 litros com 269 kW (365 cv) trabalha atrás dos passageiros como motor central. O torque máximo de 430 Nm em conjunto com PDK se dá entre 1.900 e 5.000 rpm. Com isso, ele é disponibilizado muito mais cedo do que no modelo GTS anterior com motor boxer de seis cilindros. Em combinação com o câmbio manual de seis marchas, o torque máximo de 420 Nm se dá entre 1.900 e 5.500 rpm. O motor turbo gera 11 kW (15 cv) a mais do que nos modelos 718 S e até 26 kW (35 cv) a mais do que no modelo GTS anterior com motor aspirado.

O aumento da potência é possível através de um novo coletor de admissão com maior volume, bem como de um turbocompressor otimizado com geometria variável das turbinas (VTG) e pressão de admissão mais alta. Ao invés da pressão de admissão máxima de 1,1 bar, como no 718 S, o monoturbocompressor otimizado com VTG e um compressor maior pressiona até 1,3 bar de ar nas câmaras de combustão. Com isso, o alto patamar de torque começa já a baixos 1.900 rpm, permanecendo constante no valor máximo até 5.000 ou 5.500 rpm.

O resultado são valores de tração melhores e uma aceleração mais rápida. Em comparação com os modelos 718 S atuais, as duas variantes do 718 GTS com pacote Sport Chrono de série e sistema Porsche Doppelkupplung (PDK) opcional completaram o sprint de zero a 100 km/h 0,1 segundo mais rápido. Com isso, eles atingem os 100 km/h em 4,1 segundos. Em combinação com o câmbio manual de seis marchas, passam-se apenas 4,6 segundos até completar o sprint padrão. A velocidade máxima de ambos os modelos GTS é de 290 km/h.

No entanto, os modelos GTS não são velozes somente nas retas. Como carros esportivos de motor central, eles unem qualidades de aceleração e de sprint de alto nível com excelente dinâmica transversal. Equipado com pneus de série, o 911 Carrera GTS completou as 73 curvas e os 20,83 quilômetros de percurso do circuito de Nürburgring Nordschleife em 7:40 minutos. Em comparação com os seus antecessores, ambos os modelos 718 GTS são 16 segundos mais velozes do que o Boxster GTS, 13 segundos mais velozes do que o Cayman GTS e dois segundos mais velozes do que o 718 Cayman S atual (7:42 min).

Através do sistema de escape esportivo de série com as saídas de escape esportivas pretas centralizadas, o motor boxer ganha um som vibrante inigualável. Com a interação especialmente ajustada entre o motor e o controle das válvulas de escape e a função de embreagem dupla automática, os modelos GTS têm um som emocionante e esportivo. O som marcante reforça ainda mais o caráter do carro esportivo.

Um câmbio manual de seis marchas de série é responsável pela transmissão no eixo traseiro; opcionalmente, é disponibilizado o sistema Porsche Doppelkupplung (PDK). O PDK une o alto grau de eficiência mecânica de um câmbio manual com o conforto das passagens de marcha e o conforto de direção de uma transmissão automática. As trocas de marcha rápidas sem interrupção da tração, aliadas a uma leve sobreelevação do torque nos programas Sport, melhoram as taxas de aceleração e possibilitam tempos de voltas ainda mais rápidos. Ao mesmo tempo, a amplitude e a estratégia de troca de marchas ideais do PDK melhoram a eficiência.

De série, Sport com o aperto de um botão: Integrado no pacote Sport Chrono, o comutador de modo no volante esportivo de apenas 360 milímetros de diâmetro permite selecionar quatro programas de direção diferentes: Normal, Sport, Sport Plus e Individual. Com o modo Sport ativado, o motor responde de forma ainda mais direta. Neste programa de direção, o PDK é configurado para tempos de câmbio mais curtos e pontos de câmbio ideais para máxima aceleração. A transmissão reduz a marcha mais cedo e desativa as marchas por mais tempo. Ao reduzir a marcha, a dupla embreagem é acionada automaticamente. No modo Sport Plus essas características são ainda mais acentuadas para obter o máximo em performance. Neste modo, a função Launch Control também possibilita uma partida de corrida. Além disso, nos veículos com PDK é possível ativar a função "Sport Response" através do comutador. O motor e a transmissão preparam-se então para o desenvolvimento de potência mais rápido possível, o turbocompressor acumula pressão mais rapidamente. Isso garante uma capacidade máxima de resposta durante aproximadamente 20 segundos.

O chassi – mais esportivo e mais rígido

Potência e aceleração lateral são uma coisa. Velocidades altas nas curvas e máxima precisão de direção são outra. No 718 Boxster GTS e no 718 Cayman GTS, o foco é um ajuste ainda mais esportivo dos componentes do chassi. O sistema de amortecimento adaptável de série Porsche Active Suspension Management (PASM) assegura uma aderência ainda melhor à pista e, com isso, um melhor desempenho de direção com um bom nível de conforto. Opcionalmente, é disponibilizado também o chassi esportivo PASM, com rebaixamento de 20 milímetros. Ele apresenta um rebaixamento adicional de 10 milímetros em comparação com o chassi de série do GTS.

O Porsche Stability Management (PSM), que controla automaticamente a estabilização nos limites de dinâmica de direção, apura continuamente o sentido de direção, a velocidade e a velocidade de guinada, assim como a aceleração lateral do veículo. O modo Sport do PSM faz parte do pacote Sport Chrono de série. Ele permite que os motoristas ambiciosos aproximem-se ainda mais dos limites do veículo em circuitos de corrida ou treinamentos de inverno, sem com isso comprometer o quesito segurança. Em comparação com o “PSM On”, a função permite ângulos de derrapagem significativamente mais elevados e um maior grau de deslizamento nas rodas de tração. Ele permite um modo de direção consideravelmente mais esportivo, enquanto o PSM permanece ativo em segundo plano.

Além disso, outros sistemas de série aprimoram a precisão de direção, a agilidade e a tração: No escopo expandido do PSM, o Porsche Torque Vectoring (PTV) com bloqueio mecânico transversal do eixo traseiro aumenta a performance e o prazer de dirigir. Ao entrar em uma curva, um impulso de frenagem na roda do lado interno da curva gera um impulso de rotação em torno do eixo vertical do veículo. O resultado é um aumento da precisão de direção e da agilidade. O bloqueio mecânico transversal ajuda a redistribuir mais força para a roda mais lenta. Isso favorece a tração em acelerações fortes na saída de curvas fechadas – um ganho nítido para as dinâmicas longitudinal e transversal.

Os freios de ferro fundido com pinças vermelhas asseguram taxas de desaceleração de primeira linha – também quando sob sobrecarga térmica nas pistas de corrida. O GTS é equipado de série com pinças fixas com quatro pistões e discos de freio com 330 x 34 milímetros de dimensão na dianteira

e 299 x 20 milímetros na traseira. O Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) opcional conta com pinças fixas amarelas com seis pistões em discos de 350 x 34 milímetros na dianteira e pinças fixas com quatro pistões em discos de 350 x 28 mm na traseira.

Ambos os modelos GTS rodam de série sobre rodas Carrera S de 20 polegadas. Os pneus de dimensões 235/35 ZR 20 na dianteira e 265/35 ZR 20 na traseira asseguram uma aderência ideal.

O pacote Sport Chrono está a bordo de série e inclui rolamentos dinâmicos da transmissão. O chamado sistema PADM (Porsche Active Drivetrain Mounts) minimiza as oscilações do motor e reduz os movimentos que, em virtude da massa total da linha de transmissão, influenciam a dinâmica de direção. Ele combina as vantagens dos rolamentos rígidos e suaves da transmissão: Em transferências de carga e curvas rápidas, o comportamento de direção fica notavelmente mais preciso e estável. Em pistas irregulares, por outro lado, o conforto de direção permanece inalterado.

Design – ainda mais marcante

Os novos modelos GTS não se destacam dos demais modelos 718 somente em termos técnicos, mas também visualmente. Na dianteira, os modelos GTS distinguem-se das outras variantes de modelos através do novo revestimento da dianteira Sport Design com lábio do spoiler preto. Faróis bixênon escurecidos e lanternas dianteiras opacas completam o design dianteiro do GTS. Disponível como opcional, o Porsche Dynamic Light System (PDLS) inclui luz diurna de quatro pontos, luz de curva, sistema de limpeza dos faróis e regulagem dinâmica do alcance de luz no visual desejado. Também a pedido, os modelos GTS podem ser equipados com faróis principais de LED com PDLS Plus.

Na lateral, é possível reconhecer o GTS através das inscrições GTS em preto e das rodas de 20 polegadas, que são pintadas em preto acetinado. Na traseira, lanternas traseiras escurecidas e saídas de escape esportivas pretas centralizadas caracterizam os modelos GTS. Além disso, destacam-se a parte inferior traseira pintada em preto fosco e a inscrição GTS no mesmo tom de cor sobre a tampa traseira.

O interior também contribui para uma experiência intensa de carro esportivo. Os bancos esportivos Plus (2 posições, elétricos) de série envolvem firmemente o motorista e o passageiro da frente, proporcionando ao mesmo tempo muito conforto. Em todos os modelos GTS, as faixas centrais dos bancos, os apoios de braço nas portas e a alavanca de câmbio ou a alavanca seletora são em Alcantara, assim como, no 718 Cayman GTS, o revestimento do teto e a coluna A. Igualmente incluído nos equipamentos de série é o volante esportivo GT com 360 milímetros de diâmetro e revestimento em Alcantara.

A inscrição GTS é gravada em preto nas soleiras das portas. As inscrições GTS também estão presentes no tacômetro e nos encostos de cabeça. A tela TFT também cumprimenta os seus passageiros com a inscrição GTS ao ser iniciada.

Com o pacote do interior do GTS opcional, é possível refinar ainda mais os interiores. O pacote inclui faixas dos cintos, inscrições bordadas nos encostos de cabeça e costuras nos bancos e nos tapetes, nas cores contrastantes vermelho carmim ou calcário. O mostrador do tacômetro também é mantido na cor selecionada. Opcionalmente, também é possível obter os frisos decorativos do painel de instrumentos e do console central em alumínio escovado e anodizado.

Porsche Communication Management – Infotainment com operação simples

Os novos modelos 718 GTS também são equipados de série com o Porsche Communication Management (PCM). O módulo de navegação on-line, o comando de voz e o Porsche Connect são disponibilizados como opcionais. O PCM é equipado com uma tela touch de alta resolução com sensor de proximidade integrado, o qual permite uma operação simples e confortável. Ele é operado de modo análogo a um smartphone, por meio de gestos multitouch sobre a tela. Através do módulo Connect Plus opcional, é possível conectar telefones celulares e smartphones via WiFi.

Caso desejado, são disponibilizadas informações de trânsito em tempo real, para uma navegação rápida e confiável. Isso garante uma visão geral rápida das condições do trânsito e uma adequação dinâmica da rota. Além disso, o Porsche Connect disponibiliza inúmeros outros serviços. Uma visão geral detalhada dos serviços do Connect disponíveis por país e por veículo pode ser consultada em www.porsche.com/connect.

O pacote Sport Chrono está igualmente incluído nos equipamentos de série. Além do cronômetro analógico no painel de instrumentos e do cronômetro digital no painel de instrumentos combinados, ele dispõe de uma indicação de performance. O Porsche Track Precision App aperfeiçoado está disponível para os novos modelos 718 GTS pela primeira vez. Através da conexão direta com os sistemas do veículo, o app para smartphones originado do automobilismo permite o registro automático, a visualização e a análise detalhada para a direção em circuitos de corrida. A partir de 130 circuitos de corrida pré-definidos em todo o mundo, é possível gerar e traçar os próprios circuitos. Se o circuito desejado não estiver incluído, o app permite a inclusão dos próprios percursos.

Na utilização em circuitos de corrida, é possível visualizar a dinâmica de direção no app do smartphone. Além dos tempos por setor e por volta, ele também exibe animações dos desvios em relação a um circuito de referência. Para isso, o app utiliza os dados do veículo e do GPS diretamente do PCM. Análises gráficas dos dados de direção, assim como uma análise de conteúdos de vídeo, ajudam o motorista a melhorar continuamente a sua performance de direção. Para a análise de vídeo é utilizada a câmera do próprio smartphone, complementada por dados de direção animados. Para obter

uma perspectiva adicional durante a direção, é possível integrar outro vídeo de uma segunda câmera externa. A análise de dados de direção e a comparação com outros percursos possibilita uma otimização contínua dos pontos de frenagem e da trajetória ideal. Além disso, o app transmite o tempo de volta por via sonora e é capaz de compartilhar os próprios registros com amigos através das redes sociais. Também é possível exportar as análises de vídeo registradas ou dados do motorista. Também é possível obter uma análise detalhada no PC de casa por meio de um software adicional.

Os possuidores de um Apple Watch também podem controlar algumas funções via app. Além disso, é possível medir a frequência cardíaca durante o percurso e registrá-la para análises posteriores. Em um novo melhor tempo, o Apple Watch emite um feedback com vibração.

Sistemas de assistência opcionais – mais segurança para melhor performance

O 718 Boxster GTS e o 718 Cayman GTS são equipados já de série com sistemas de segurança abrangentes, como o freio multicolisão. O sistema é capaz de reduzir a gravidade de um impacto em sequência freando o veículo automaticamente após a primeira colisão. O Porsche Stability Management (PSM) permite controlar o carro esportivo de motor central com segurança também na faixa limite.

Graças aos sistemas de assistência oferecidos, é possível personalizar os novos modelos GTS em função das necessidades individuais: o piloto automático opcional freia moderadamente se a velocidade predeterminada pudesse ser ultrapassada em um trecho em declive. Em conjunto com o PDK, o piloto automático adaptável ACC (opcional) é equipado com uma função planar.

Nos modelos GTS, o assistente para ponto cego aumenta a segurança em autoestradas com várias faixas. A partir de uma velocidade de 15 km/h, o sistema monitora a área atrás do veículo e o ponto cego através de sensores de radar na traseira. Na faixa de velocidade entre 30 e 250 km/h, o assistente informa o motorista através de uma luz de advertência intermitente no triângulo de espelhos sobre veículos que se aproximam vindos de trás ou que estão rodando no ponto cego. Se nesse meio tempo o motorista acionar o pisca-pisca ou se o sistema identificar uma troca de faixa, o sinal de advertência se acende. Dessa forma, o assistente para ponto cego aumenta o conforto e a segurança nas autoestradas. Ele não interfere na condução do veículo e pode ser desativado a qualquer momento.