

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.