



PORSCHE



718 Boxster GTS 4.0 und 718 Cayman GTS 4.0 mit PDK

Pressemappe

Inhalt

Highlights

718 Boxster GTS 4.0 und 718 Cayman GTS 4.0 mit PDK 4

Kurzfassung

Porsche-Doppelkupplungsgetriebe jetzt auch für 718-Top-Modelle 5

Motor und Getriebe

Drehfreudiges Performance-Aggregat mit 400 PS 7

Fahrwerk und Assistenzsysteme

Fahrdynamik für herausragendes Handling 11

Design und Innenausstattung

Souveräne Sportlichkeit in exklusiver Verpackung 14

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

718 Boxster GTS 4.0: Kraftstoffverbrauch innerorts 14,7 l/100 km, außerorts 8,5 l/100 km, kombiniert 10,8 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 246 g/km

718 Boxster GTS 4.0 (PDK): Kraftstoffverbrauch innerorts 13,0 l/100 km, außerorts 7,6 l/100 km, kombiniert 9,6 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 219 g/km

718 Cayman GTS 4.0: Kraftstoffverbrauch innerorts 14,7 l/100 km, außerorts 8,5 l/100 km, kombiniert 10,8 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 246 g/km

718 Cayman GTS 4.0 (PDK): Kraftstoffverbrauch innerorts 13,0 l/100 km, außerorts 7,6 l/100 km, kombiniert 9,6 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 219 g/km

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Die Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt. Vorerst sind noch die hiervon abgeleiteten NEFZ-Werte anzugeben. Diese Werte sind mit den nach dem bisherigen NEFZ-Messverfahren ermittelten Werten nicht vergleichbar. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Highlights

718 Boxster GTS 4.0 und 718 Cayman GTS 4.0 mit PDK

Leistungsstarker Vierliter-Saugmotor.

Mit einer Leistung von 294 kW (400 PS) überzeugt der Sechszylinder-Saugmotor mit besonders direktem Ansprechverhalten und linearer Kraftentfaltung. Der Standardspurt auf 100 km/h gelingt mit dem Porsche-Doppelkupplungsgetriebe in 4,0 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei bis zu 288 km/h.

Sportliches Doppelpack.

GTS-typische Kombination aus purem Sportwagenerlebnis und hoher Alltagstauglichkeit. Mit 37 kW (50 PS) mehr Leistung als die S-Modelle positioniert sich die neue 718 GTS-Generation knapp unterhalb des 718 Spyder und 718 Cayman GT4.

Präzises Kurvenhandling.

Das serienmäßige Sportfahrwerk Porsche Active Suspension Management (PASM) mit einer Tiefenerlegung von 20 Millimetern sowie das zweistufig (Normal, Sport) verstellbare Porsche Stability Management (PSM) garantieren besonders agile Fahreigenschaften.

Exklusives und attraktives Ausstattungspaket.

Serienmäßig sind unter anderem die dunkle Alcantara®-Ausstattung, 20-Zoll-718 Sport-Räder, das PASM-Fahrwerk, die Sportabgasanlage, das Porsche Communication Management (PCM) mit hochauflösendem 7-Zoll-Touchdisplay sowie das Sport Chrono-Paket.

Kurzfassung

Porsche-Doppelkupplungsgetriebe jetzt auch für 718-Top-Modelle

Beide 718 GTS 4.0-Varianten – Boxster und Cayman – sowie die Spitzenmodelle 718 Spyder und 718 Cayman GT4 gibt es nun auch mit automatisierter Schaltzentrale. Mit PDK erfolgen die Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung. Das erhöht den Schaltkomfort und verbessert die Beschleunigungswerte. Im Vergleich zu den 718-Modellen mit manuellem Schaltgetriebe sprinten die 309 kW starken GT-Modelle 718 Spyder und 718 Cayman GT4 nun eine halbe Sekunde schneller auf 100 km/h – in nur 3,9 Sekunden. Die 200-km/h-Marke erreichen sie in 13,4 Sekunden (minus 0,4 Sekunden). Die entsprechenden Werte für den 718 Cayman GTS 4.0 und 718 Boxster GTS 4.0 mit 294 kW (400 PS) verbessern sich beim Standardsprint auf Tempo 100 und 200 ebenfalls um rund eine halbe Sekunde auf 4,0 beziehungsweise 13,7 Sekunden. (minus 0,4 Sekunden im Vergleich zum manuellen Schaltgetriebe).

In den 718 GTS 4.0-Modellen passt das serienmäßige Sport Chrono-Paket die Schaltcharakteristik des PDK über vier verschiedene Fahrprogramme an (Normal, Sport, Sport Plus und Individual). Im Sport-Modus arbeitet es mit schnelleren Gangwechseln, schaltet mit automatischen Zwischen- gasstößen früher zurück und unterstützt eine optimale Beschleunigung mit späteren Schaltpunkten. Der noch konsequenter ausgelegte Sport Plus-Modus setzt auf maximale Performance und schöpft die Drehzahlreserven des Sechszylinder-Boxer-Saugmotors voll umfänglich aus. In diesem Fahrprogramm ist auch die Launch Control-Funktion hinterlegt, die einen automatisierten Rennstart aktiviert.

Der zentral im Mode-Schalter platzierte Sport Response Button schaltet das Ansprechverhalten von Motor und Getriebe unabhängig vom aktuellen Fahrmodus für 20 Sekunden auf maximale Performance. Die vom Rennsport inspirierte Funktion unterstützt spontane Überholvorgänge.

In den Spitzenmodellen 718 Spyder und 718 Cayman GT4 erhält das Fahrprogramm eine GT-typische Charakteristik: Über die PDK-Sport-Taste lässt es sich auf maximale Performance programmieren. Ein Automatik-Wählhebel im 911 GT3-Design unterstreicht das emotionale GT-Erlebnis. Der siebte Gang des PDK ist bei allen 718-Vierliter-Saugmotor-Derivaten kürzer übersetzt.

Darüber hinaus profitieren die PDK-Versionen des 718 Spyder und 718 Cayman GT4 von der größeren Wirkung ihrer mechanischen Hinterachs-Quersperre: Im Zug- und Schubbetrieb erreicht sie Sperr-Werte von 30 und 37 Prozent gegenüber 22 und 27 Prozent beim manuellen Schaltgetriebe. Dies wirkt sich positiv auf die Längs- und Querdynamik sowie auf die Traktion aus und erhöht den Fahrspaß.

Erweiterte Ausstattung im neuen Porsche-Modelljahr

Die Porsche 718-Familie startet mit einer Reihe weiterer Neuerungen in das Modelljahr 2021. Hochwertige Race-Tex-Stoffe lösen das Alcantara ab. Die neuen Stoffe sind den Bezügen von Rennsitzen nachempfunden. Sie verfügen über eine besonders atmungsaktive Struktur und bieten mehr Halt.

Die Farbpalette der GT-Modelle 718 Cayman GT4 und 718 Spyder wird mit Pythongrün um eine ausdrucksstarke Sonderlackierung erweitert. Für den 718 Spyder steht nun auch die vom GT4 bekannte Aurum-farbene Lackierung für das 20-Zoll-Rad zur Auswahl. Außerdem kann der Roadster anstelle der serienmäßigen Ultra-High-Performance-Reifen auf Wunsch mit normalen Sommerreifen in identischen Dimensionen bestellt werden.

Motor und Getriebe

Drehfreudiges Performance-Aggregat mit 400 PS

Das Herzstück der neuen 718 GTS 4.0-Modelle ist der Vierliter-Sechszylinder-Saugmotor. Mit einer Leistung von 294 kW (400 PS) übertrifft er die S-Modelle mit Vierzylinder-Turbomotor um 37 kW (50 PS) und überzeugt mit besonders direktem Ansprechverhalten sowie einer linearen Kraftentfaltung. Der Antrieb der neuen GTS-Modelle entspricht prinzipiell dem von 718 Cayman GT4 und 718 Spyder. Der Boxermotor basiert auf der gleichen Motorenfamilie wie die Aggregate der aktuellen 911 Carrera-Reihe. Seiner Drehfreude setzt die Elektronik erst bei 7.800 1/min Grenzen, die Maximalleistung steht bei 7.000 Touren zur Verfügung. Das maximale Drehmoment erreicht von 5.000 bis 6.500 1/min ein konstant anliegendes Hochplateau von 420 Newtonmetern. Die Kraftübertragung übernimmt ein manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe mit dynamischer Zwischengasfunktion im Sport-Modus.

Dies führt zu beeindruckenden Fahrleistungswerten. Bei 293 km/h erreichen beide 718 GTS 4.0-Modelle ihre Höchstgeschwindigkeit. Bei der Beschleunigung von null auf 100 km/h ist der 718 GTS 4.0 mit Sechsgang-Schaltgetriebe gegenüber dem S-Modell mit Turbomotor um ein Zehntel schneller und erreicht die 100-km/h-Marke in 4,5 Sekunden. Für den Sprint von null auf 200 km/h werden 14,1 Sekunden benötigt.

Der Sechszylinder-Boxer der neuen 718 GTS 4.0-Zweisitzer ist ein performanter Hochdrehzahlmotor, der sich auch durch außergewöhnliche Effizienz auszeichnet. Er ist direkt abgeleitet vom Vierliter-Sauger aus 718 Spyder und 718 Cayman GT4 und profitiert von dessen zahlreichen Entwicklungen und Technologien, die Verbrauch und Abgasemissionen reduzieren - wie etwa die adaptive Zylindersteuerung. Sie unterbricht zwischen 1.600 und 2.500 1/min und bei einer Lastabfrage von maximal 100 Newtonmetern temporär den Einspritzvorgang an einer der beiden Zylinderbänke. Der Motor läuft dann zeitweilig im Dreizylinderbetrieb. Bei konstanter Belastung wird die Zylinderbank alle 20 Sekunden gewechselt, um eine gleichmäßige Belastung und Durchströmung der Katalysatoren sicherzustellen. Das Ab- und Zuschalten verläuft für den Fahrer von einem leicht veränderten Klang-

bild abgesehen unmerklich. Der Effekt hingegen ist spürbar: Die adaptive Zylindersteuerung senkt die CO₂-Emissionen um bis zu elf Gramm pro Kilometer. Sie lässt sich gemeinsam mit der Start-Stopp-Funktion deaktivieren.

Benzindirekteinspritzung mit Piezo-Injektoren

Die Bildung des Luft-Kraftstoff-Gemischs in den Brennräumen erfüllt besondere Anforderungen. Erstmals bei einem Hochdrehzahlmotor übernehmen Piezo-Elemente die Steuerung der Benzindirekteinspritzung (DFI). Sie öffnen die zentral positionierten Injektoren, indem sie sich beim Anlegen einer Steuerspannung ausdehnen. Ohne Stromfluss ziehen sich die Kristalle zusammen und die Einspritzventile schließen wieder. Der Einspritzvorgang lässt sich auf diese Weise präzise in verschiedene Phasen unterteilen, dadurch läuft die Verbrennung noch exakter ab. Der mit einem maximalen Benzindruck von 200 bar fein zerstäubte Kraftstoff ergibt ein optimiertes Spraybild, das die Tröpfchenbildung an den Zylinderwänden verringert und potenzieller Rußbildung entgegenwirkt. Der Effekt: Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen sinken, während der Wirkungsgrad des Sechszylinders steigt.

Die variable Sauganlage unterstützt schnelle Gaswechsel in den Brennräumen. Sie zeichnet sich durch zwei Resonanzklappen aus, die je nach Leistungsanforderung einzeln oder gleichzeitig öffnen und so die Frequenz der pulsierenden Luftsäule auf ihrem Weg zum Einlassventil der Drehzahl anpassen. Dies verbessert den Füllungsgrad in den Zylindern und führt zu einem satteren Drehmomentverlauf.

Standfestes Hochdrehzahlkonzept

Das Hochdrehzahlkonzept des Sechszylinder-Saugmotors basiert auf intensiv weiterentwickelten Technologien für den Vierliter-Boxermotor. Mechanisch liefern folgende Komponenten die Grundlage, um den Spitzendrücken in den Zylindern ausdauernd zu widerstehen: eine steife, aus einer hochfesten Stahllegierung gefertigte Schmiedekurbelwelle mit bewusst breit gewählten Pleuellagern, Geometrie-optimierte Pleuel und ein großzügig dimensioniertes Kurbelwellen-Hauptlager mit 67 Millimetern Durchmesser. Dem gleichen Ziel dient die integrierte Trockensumpfschmierung. Sie ermöglicht auch bei hohen Längs- und Querschleunigungen die optimale Ölversorgung des Motors. Mit ihrer inte-

grierten Zentrifuge trennt die Flügelzellen-Absaugpumpe das Öl von der Luft. Ein Feinölabscheider reduziert darüber hinaus Emissionen und Schmiermittelverbrauch. Die robuste Ölwanne aus Kunststoff bringt 36,5 Prozent weniger Gewicht auf die Waage als ein vergleichbares Gussteil.

Angesichts der hohen Drehzahl übernehmen Rollenschlepphebel mit hydraulischem Ventilspielausgleich die Ventilbetätigung. Das elektronische Motormanagement passt die Steuerzeiten der vier VarioCam-Nockenwellen je nach Lastanforderung, Drehzahl und Temperaturbereich an, auf der Auslassseite zum Beispiel über einen Verstellbereich von 30 Kurbelwellengrad. Der Effekt: eine hervorragende Fahrbarkeit sowie hohe Leistungs- und Durchzugswerte über das gesamte Drehzahlspektrum.

Sportabgasanlage mit Ottopartikelfilter

Die Sportabgasanlage mit auseinandergerückten Endrohren übernehmen die 718 GTS 4.0-Modelle von 718 Cayman GT4 und 718 Spyder. Ihr Aufbau und der große Querschnitt senken den Abgasgedruck und wirken sich positiv auf die Leistungsentwicklung aus. Markantes Detail ist die brückenförmige Sattelbauweise des nun zentral ausgeführten Hauptschalldämpfers: Der markante Sound des frei atmenden Boxermotors bleibt dank der Klappensteuerung speziell bei hohen Drehzahlen erhalten. Vollvariabel und kennfeldgesteuert untermalt sie das emotionale Fahrerlebnis je nach Motortemperatur und Lastanforderung mit einer charismatischen Klangkulisse.

Zugleich ermöglicht die Sportabgasanlage den Einsatz eines Ottopartikelfilters (OPF). Im Zusammenspiel mit der adaptiven Zylindersteuerung, den Piezo-Injektoren der Hochdruck-Benzindirekteinspritzung und der Start-Stopp-Funktion leistet er einen wichtigen Beitrag zur Einhaltung der Abgasnorm Euro 6d-Temp. Dabei steuern zwei Lambda-Sonden die Abgaszusammensetzung über eine Breitband-Lambda-Regelung individuell für jede Zylinderseite. Je eine weitere Sonde überwacht die Schadstoffumwandlung in den Katalysatoren. Der notwendige Regenerationsvorgang des OPF läuft selbstständig und für den Fahrer unmerklich ab.

Sechsgang-Schaltgetriebe mit Zweimassen-Schwungrad serienmäßig

Das manuelle Sechsgang-Getriebe leitet die Kraft des Sechszylinder-Saugmotors an die Hinterräder. Die dynamische Zwischengasfunktion verbessert die Fahrzeugstabilität beim Herunterschalten und reduziert den Verschleiß. Bewegungen des Antriebsstrangs, die sich auf die Fahrdynamik auswirken können, werden mittels der dynamischen PADM-Getriebelager (Porsche Active Drive Mounts) gedämpft. Sie minimieren die Übertragung von Vibrationen. Das Zweimassen-Schwungrad übernehmen die 718 GTS 4.0-Modelle vom 911 GT3.

Fahrdynamik für herausragendes Handling

Der betont sportliche Ansatz der 718 GTS 4.0-Modelle spiegelt sich auch in der Fahrdynamik wider. Sowohl der Boxster als auch der Cayman begeistern mit besonders präzisiertem Handling, agilem Einlenken und willigem Kurvenverhalten. Zugunsten der bedingungslosen Alltagstauglichkeit verzichtet das Serienfahrwerk auf die zugespitzte Schärfe des für den Rennstreckeneinsatz optimierten 718 Cayman GT4. Damit präsentieren sich beide 718 GTS 4.0-Versionen als rassige Sportwagen, die Dynamik und unverminderten Fahrkomfort perfekt vereinen und dies sowohl auf der Rundstrecke als auch im Alltag erlebbar machen.

Ab Werk gehen beide 718 GTS 4.0-Varianten mit dem Sportfahrwerk mit adaptivem Dämpfersystem Porsche Active Suspension Management (PASM) an den Start. Es legt die Karosserie des Boxster und des Cayman um 20 Millimeter tiefer. Für eher Komfort-orientierte Fahrer steht wahlweise das PASM-Fahrwerk bereit, das die Karosserie um zehn Millimeter absenkt. In Kombination mit dem modernen Fahrwerk-Layout und der verstärkten Hochleistungsbremsanlage ergibt sich eine bemerkenswerte Spreizung aus sportlicher Straffheit und langstreckentauglichem Komfort.

Zu den weiteren Performance-Komponenten, die 718 Boxster GTS 4.0 und 718 Cayman GTS 4.0 serienmäßig besitzen, zählen das Porsche Stability Management (PSM) mit separat schaltbarem PSM Sport-Modus, das Sport Chrono-Paket inklusive Track Precision App, die adaptive Aggregate-Lagerung Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM) und das Porsche Torque Vectoring (PTV) inklusive mechanischer Hinterachs-Quersperre.

Das PSM stabilisiert das Fahrzeug im fahrdynamischen Grenzbereich und sorgt auf diese Weise für ein hohes Maß an Sicherheit. Neben Fahrtrichtung, Fahr- und Giergeschwindigkeit ermittelt es auch die Querschleunigung. Für ambitionierte Fahrer, die zum Beispiel auf der Rundstrecke den Grenzbereich ihres 718 GTS 4.0 noch weiter ausloten möchten, hält das serienmäßige Sport Chrono-Paket den PSM Sport-Modus bereit. Gegenüber dem voll aktivierten System lässt er eine deutlich sportlichere

Fahrweise mit größeren Gierbewegungen um die Hochachse und mehr Schlupf an den Antriebsrädern zu, bevor das PSM schützend eingreift. Das Ergebnis ist ein sicheres Fahrerlebnis, das echtes Rennsportflair versprüht.

Das Sport Chrono-Paket selbst schärft die sportlichen Talente des neuen Porsche 718 GTS 4.0 mit den Einstellungen „Normal“, „Sport“ und „Sport Plus“ sowie „Individual“. Sie können über den ergonomisch positionierten Mode-Drehschalter am Lenkrad aktiviert werden, ohne dass der Fahrer die Hände vom 360 Millimeter großen GT-Sportlenkrad nehmen muss. Dabei beeinflussen die einzelnen Programme unter anderem das Ansprechverhalten des Motors und des Gaspedals sowie das Fahrwerksystem PASM, die Klappensteuerung der Sportabgasanlage, die Auto-Start-Stopp-Funktion und den ausfahrbaren Heckspoiler. Der Modus „Sport Plus“ ist zum Beispiel prädestiniert für den Einsatz des Porsche 718 GTS auf einer abgesperrten Rundstrecke. „Individual“ ermöglicht eine selbst definierte Konfiguration. Zu den Bestandteilen des Sport Chrono-Pakets gehört auch die Track Precision App.

Auch das serienmäßige Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre wirkt sich positiv auf Performance und Fahrspaß aus. Über einen Bremsimpuls am kurveninneren Hinterrad erzeugt es beim Einlenken in eine Kurve einen Drehimpuls um die Fahrzeughochachse – dies erhöht die Lenkpräzision und die Agilität. Die mechanische Quersperre lässt dem äußeren Rad mehr Antriebskraft zukommen und verbessert dadurch die Traktion beim starken Herausbeschleunigen aus engen Kurven. Das Resultat sind eine größere Längs- und Querdynamik, eine bessere Performance und mehr Fahrspaß.

Eine weitere Besonderheit des Sport Chrono-Pakets sind die dynamischen PADM-Getriebelager (Porsche Active Drive Mounts). Sie minimieren die Schwingungen im Motorgetriebe-Bereich und reduzieren Bewegungen, die aufgrund der Gesamtmasse des Antriebsstrangs auf die Fahrdynamik einwirken können. Auf diese Weise verbinden sie die Vorteile von harten und weichen Getriebelagerungen: ein merklich präziseres und stabileres Fahrverhalten in schnellen Kurven und bei Lastwechseln sowie uneingeschränkter Fahrkomfort auf unebenen Straßen.

Ebenso wie andere 718-Modelle profitiert auch der GTS 4.0 von einer elektromechanischen Lenkung. Gegenüber der Cayman- und Boxster-Vorgängergeneration wurde sie um zehn Prozent direkter übersetzt und beeinflusst das agile Handling positiv. Das Lenkgetriebe stammt aus dem 911 Turbo, das Design des 360 Millimeter großen GT-Sportlenkrads orientiert sich am 918 Spyder.

Großzügig bemessene Bremsanlage

Mit ausdauernd kraftvoller Verzögerungswirkung unterstreicht die verstärkte und leistungsfähige Grauguss-Bremsanlage den betont sportlichen Charakter der 718 GTS 4.0-Modelle. In den Bremssätteln der Vorderachse pressen je sechs Kolben die Beläge gegen die Bremscheiben, hinten sind Vierkolbensättel verbaut. Die Bremscheiben haben einen Durchmesser von 350 mal 34 Millimetern an der Vorderachse und 330 mal 28 Millimetern an der Hinterachse. Sie sind gelocht und innenbelüftet, um die entstehende Hitze gut abführen zu können. Zugleich stattet Porsche die 718-Modelle mit der Multikollisionsbremse aus. Sie kann die Schwere eines Folgeaufpralls reduzieren, indem sie das Fahrzeug nach einer Erstkollision mit Airbag-Auslösung automatisch abbremst. Für die 718 GTS 4.0-Modelle steht auch die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) zur Wahl. An der Vorderachse vereint sie 350 mal 34 Millimeter große Bremscheiben mit gelb lackierten Sechskolben-Festsätteln. Hinten kommen Vierkolben-Festsättel mit 350 mal 28 Millimeter großen Scheiben hinzu. Bereits ab Werk rollt der 718 GTS 4.0 auf 20 Zoll großen, seidenglänzenden Leichtmetallrädern in Schwarz. Speziell abgestimmte Sport-Reifen der Dimension 235/35 ZR 20 vorne und 265/35 ZR 20 hinten stellen den Kraftschluss mit der Fahrbahn her.

Design und Innenausstattung

Souveräne Sportlichkeit in exklusiver Verpackung

Die 718 GTS 4.0-Zweisitzer verleihen ihrer besonderen Sportlichkeit mit fein akzentuierten Design-Elementen Ausdruck. Wie bei GTS-Modellen von Porsche üblich spielen schwarze Details eine tragende Rolle. So wirkt die spezifische, teilweise schwarz lackierte Sport Design-Bugverkleidung mit ihrer Spoilerlippe und dem durchgehend dunkel gehaltenen Lufteinlass noch wuchtiger. Auch die Bi-Xenon-Scheinwerfer mit abgedunkelten Bugleuchten setzen Akzente. Sie können um das Porsche Dynamic Light System (PDLS) oder – dann in Verbindung mit LED-Hauptscheinwerfern – um PDLS Plus ergänzt werden. Seidenglänzende schwarze 20-Zoll-Leichtmetallräder im Zehnspeichen-Design prägen die Seitenansicht. Sie gewähren freien Blick auf die rot oder – in Verbindung mit der PCCB-Keramikkbremsanlage – gelb lackierten Bremssättel. Im Heckbereich ist die neue, vom 718 Spyder und 718 Cayman GT4 übernommene Sportabgasanlage ein markantes Unterscheidungsmerkmal. Ihre auseinandergerückten Endrohre rahmen das neu gestaltete Heckunterteil ein, das – ebenso wie der Schriftzug „718 Boxster GTS“ beziehungsweise „718 Cayman GTS“ – in Schwarz ausgeführt wird. Dunkel getönte LED-Heckleuchten und schwarze „GTS 4.0“-Schriftzüge auf den Türen ergänzen den Auftritt.

Feines Alcantara® verleiht dem Innenraum der Porsche 718 GTS 4.0-Modelle ein sportliches Ambiente. In Schwarz gehalten, schmückt es die Mittelbahnen der elektrisch zweifach verstellbaren Sportsitze Plus und den Lenkradkranz, die Mittelkonsole und den Schalthebel sowie die Armauflage und den Zuziehgriff der Türen. Im 718 Cayman GTS 4.0 verkleidet es darüber hinaus auch die A-Säulen-Innenseite und kommt für den Dachhimmel zum Einsatz. Die Ziffernblätter der Rundinstrumente sind ebenfalls in Schwarz gehalten. Hierzu in Kontrast stehen die hochglänzenden silbernen Zierleisten und -elemente. Sie können auf Wunsch auch in gebürstetem, schwarz eloxiertem Aluminium-Design ausgeführt werden. Das GTS-Emblem findet sich auf dem Drehzahlmesser sowie schwarz eingestickt in den Kopfstützen. Die Türeinstiegsblenden tragen die Modellbezeichnung „Boxster GTS“ beziehungsweise „Cayman GTS“. Auch der TFT-Bildschirm des serienmäßigen Porsche Communication Management (PCM) begrüßt die Passagiere beim Starten mit dem GTS-Schriftzug.

Das optionale Interieur-Paket GTS bringt eine zusätzliche Kontrastfarbe ins Spiel. Zur Wahl stehen Karminrot oder Kreide für das Ziffernblatt des Drehzahlmessers und die Sicherheitsgurte, alle Ziernähte inklusive des gestickten GTS-Emblems in den Kopfstützen und den Porsche-Schriftzug der schwarz eingefassten Fußmatten. Zierleisten und -elemente sowie die Blende der Mittelkonsole bestehen aus Carbon.

Porsche Communication Management: Infotainment mit leichter Bedienung

Auch die 718 GTS 4.0-Modelle besitzen das Porsche Communication Management (PCM) ab Werk. Das Online-Navigationsmodul, die Sprachbedienung und Porsche Connect stehen optional bereit. Das PCM verfügt über ein hochauflösendes 7-Zoll-Touchdisplay mit integriertem Näherungssensor. Wie ein Smartphone lässt es sich einfach und komfortabel mit Multitouch-Gesten bedienen. Mobiltelefone und Smartphones können über das optionale Connect Plus-Modul auch per WLAN eingebunden werden. Für eine zuverlässige Navigation stehen auf Wunsch Echtzeit-Verkehrsinformationen zur Verfügung. Sie bieten einen schnellen Überblick über die Verkehrslage und ermöglichen die dynamische Anpassung der Route. Darüber hinaus sind weitere Porsche Connect-Dienste erhältlich. Eine detaillierte Übersicht der je Land und Fahrzeug angebotenen Connect-Dienste listet die Website www.porsche.com/connect auf.

Der Musikgenuss im Porsche 718 GTS 4.0 lässt sich optional weiter steigern. So verfügt das BOSE® Surround-Sound-System über zehn Verstärkerkanäle und zehn Lautsprecher, darunter auch einen patentierten 100-Watt-Hochleistungstieftöner. Durch die vollaktive Steuerung wird jeder einzelne Speaker optimal an den Fahrzeuginnenraum angepasst. Die Gesamtleistung des Systems liegt bei 505 Watt. Noch hochklassigere Audio-Performance bietet das speziell auf den Porsche 718 abgestimmte Burmester High-End Surround-Sound-System. Zu seinen zwölf Lautsprechern, die in der Summe eine Membranfläche von 1.340 cm² erreichen, gehört auch ein Aktivsubwoofer mit 300 Watt starkem Class-D-Verstärker. Der Frequenzgang reicht von 35 Hz bis 20 kHz. Zwölf Verstärkerkanäle bündeln ihre Gesamtleistung zu 821 Watt.

Optionale Assistenzsysteme – mehr Sicherheit für mehr Performance

Die 718 GTS 4.0-Modelle haben schon in der Serienausstattung umfangreiche Sicherheitssysteme wie die Multikollisionsbremse. Das System kann die Schwere eines Folgeaufpralls reduzieren, indem es das Fahrzeug nach der Erstkollision automatisch abbremst. Mit dem Porsche Stability Management (PSM) bleibt der Mittelmotorsportwagen auch im Grenzbereich sicher beherrschbar. Der optional erhältliche Tempostat bremst moderat, wenn die vorgegebene Geschwindigkeit auf einem Gefälle überschritten wird. Der Spurwechselassistent erhöht die Sicherheit auf mehrspurigen Schnellstraßen. Das System überwacht per Radarsensoren im Heck ab 15 km/h den Bereich hinter dem Fahrzeug und den toten Winkel. Bei Geschwindigkeiten zwischen 30 und 250 km/h informiert der Assistent mittels einer Warnleuchte im Spiegeldreieck über Fahrzeuge, die sich von hinten nähern oder im toten Winkel bewegen. Setzt der Fahrer währenddessen den Blinker oder erkennt das System einen Spurwechsel, leuchtet das Warnsignal auf. Gerade auf der Autobahn erhöht der Spurwechselassistent so den Komfort und die Sicherheit. Er greift nicht in die Fahrzeugführung ein und kann jederzeit deaktiviert werden.

Neue Community-App: „Roads by Porsche“

ROADS ist die neue Online-Community für alle Automobilenthusiasten. Unabhängig von Marke oder Modell verbindet sie begeisterte Fahrer aus aller Welt, um ihre Faszination fürs Fahren zu teilen. Die kostenlose App ermöglicht weltweit den Zugang zu faszinierenden Routen und vereinfacht die Planung des nächsten Roadtrips.

Fast 100.000 Gleichgesinnte aus mehr als 56 Ländern teilen ihre Routen mit dem Ziel, den weltweit größten nutzergenerierten Katalog an Routen zu generieren. Durch die maßgeschneiderte In-App-Navigation mit Apple CarPlay ermöglicht ROADS eine komfortable Sprachnavigation. Mit dem Routengenerator erstellen Sie schnell und unkompliziert eine faszinierende Route zwischen Ihrem Start- und Ihrem Zielpunkt. Das integrierte digitale Magazin DESTINATIONS bietet exklusive Geschichten für leidenschaftliche Fahrer und zeigt einzigartige Orte als Inspiration für die nächste Ausfahrt.

ROADS ist eine App für alle begeisterten Autofahrer und steht ab sofort zum kostenlosen Download im AppStore zur Verfügung.