



PORSCHE



Les nouveaux modèles 718 GTS 4.0 et le nouveau Macan GTS

Dossier de presse

Sommaire

Consommation de carburant et émissions	4
Les modèles Macan, 718 Cayman et 718 Boxster redéfinis	
Trois nouveaux modèles GTS : sportivité et exclusivité	5
Points forts	
718 Boxster GTS 4.0 et 718 Cayman GTS 4.0	7
Résumé	
Les nouveaux modèles 718 GTS 4.0 : le plaisir de la conduite pour les cinq sens	8
Moteur et boîte de vitesses	
Groupe moteur puissant et maniable de 400 ch	11
Châssis et systèmes d'assistance	
Dynamique de conduite pour une maniabilité exceptionnelle	15
Design et équipements intérieurs	
Sportivité exceptionnelle dans un packaging exclusif	18
Points forts	
Macan GTS	21
Résumé	
Le nouveau Macan GTS complète la série SUV compact	22
Moteur et boîte de vitesses	
Moteur biturbo avec reprises spontanées	24

Châssis et systèmes de châssis

Conception sportive avec surbaissement 26

Design et équipement

Prestance incomparable avec le pack Sport Design 27

Systèmes d'assistance et de confort

Plus d'assistance pour le conducteur 29

Historique

L'histoire de la branche GTS remonte au modèle 904 Carrera GTS. 31

Consommation de carburant et émissions

718 Boxster GTS 4.0 : consommation de carburant en agglomération 15,4 l/100 km, hors agglomération 8,1 l/100 km, combinée 10,8 l/100 km ; émissions de CO₂ combinées 246 g/km

718 Cayman GTS 4.0 : consommation de carburant en agglomération 15,4 l/100 km, hors agglomération 8,1 l/100 km, combinée 10,8 l/100 km ; émissions de CO₂ combinées 246 g/km

Macan GTS : consommation de carburant en agglomération 12,1 l/100 km, hors agglomération 8,0 l/100 km, combinée 9,6 l/100 km¹⁾ (9,5 l/100 km)²⁾ ; émissions de CO₂ combinées 218 g/km¹⁾ (216 g/km)²⁾

Toutes les données se rapportent au modèle UE.

La consommation et les émissions de CO₂ ont été calculées selon la nouvelle procédure WLTP. Dans un premier temps, il faut encore indiquer les valeurs NEDC qui en découlent. Celles-ci ne sont pas comparables aux valeurs calculées selon l'ancienne procédure NEDC. Pour toute autre information sur les valeurs officielles de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ spécifiques aux véhicules particuliers neufs, consulter le guide de la consommation de carburant, émissions de CO₂ et consommation électrique des véhicules particuliers neufs « Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen » disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de la DAT.

¹⁾ Caractéristiques non valables pour le Danemark, la France, la Suède, l'Islande, la Suisse, l'Autriche, la Finlande, les Pays-Bas, la Norvège, la Belgique, Malte, Chypre

²⁾ Caractéristiques valables uniquement pour le Danemark, la France, la Suède, l'Islande, la Suisse, l'Autriche, la Finlande, les Pays-Bas, la Norvège, la Belgique, Malte, Chypre

Les modèles Macan, 718 Cayman et 718 Boxster redéfinis

Trois nouveaux modèles GTS : sportivité et exclusivité

Gran Turismo Sport, en abrégé GTS – chez Porsche, ces trois lettres sont traditionnellement synonymes de performance pure, en combinaison avec un usage au quotidien des plus convaincants. Avec un démarrage particulièrement sportif et une allure exclusive, les véhicules polyvalents et athlétiques qui portent ce sigle prestigieux s'inscrivent entre les modèles S et les voitures ultra-performantes – ou GT – de la même série Porsche. Les trois nouveaux modèles – le Macan GTS ainsi que le 718 Boxster GTS 4.0 et le 718 Cayman GTS 4.0 – perpétuent cette tradition. Tandis que le nouveau Macan GTS se positionne dans la série SUV compact comme le maillon sportif entre les modèles S et Turbo, les nouvelles deux-places GTS, dotées d'un moteur Boxer six cylindres quatre litres à aspiration libre, se placent tout juste sous les 718 Spyder et 718 Cayman GT4 chez les sportives.

Tous les modèles GTS de Porsche présentent un équipement particulièrement sportif et exclusif, qui s'accompagne de performances exceptionnelles et d'un ronronnement de moteur sensationnel. Chaque modèle GTS réunit à la perfection la dynamique de conduite typique de Porsche et un confort élevé, des caractéristiques à expérimenter aussi bien sur un circuit que sur les routes, au quotidien. Les moteurs avec courbe de puissance spontanée et des réserves de couple élevées constituent un atout de puissance supplémentaire par rapport aux modèles S. Pour les modèles 718 GTS 4.0, cette ambition est satisfaite par le groupe moteur quatre litres, également utilisé dans les 718 Spyder et 718 Cayman GT4. Dans le cas du Macan GTS, il s'agit du moteur biturbo de 2,9 litres qui entraîne également les modèles Panamera et Cayenne ainsi que le Macan Turbo, avec différents niveaux de puissance.

Outre leur impressionnante accélération longitudinale, les modèles GTS se distinguent par une dynamique transversale élevée. L'accent est placé sur une coordination encore plus sportive des composants de châssis, qui garantissent davantage de traction et de stabilité dans les virages. Parmi ces composants, on peut citer le système d'amortissement adaptatif Porsche Active Stability Management (PASM) avec surbaissement, pour une inexpérience de conduite particulièrement précise et de série. Le Macan GTS est abaissé de 15 millimètres par rapport à la version S, voire de 20 millimètres sur les modèles 718 GTS 4.0.

Des éléments de design spécifiques soulignent visuellement le caractère sportif de tous les modèles GTS, avec notamment les parties avant et arrière extérieures personnalisées, les bas de caisse, les feux teintés, les grandes jantes peintes en noir, les sigles GTS noirs sur le côté et à l'arrière ainsi que les sorties d'échappement noires du système d'échappement sport de série. Les sièges sport montés en usine garantissent un maximum de confort et un maintien latéral optimal. L'esthétique à la fois sportive et élégante du design GTS est marquée par de nombreux éléments décoratifs noirs, qui contrastent avec les coloris rouge carmin ou craie, selon la gamme d'équipements sélectionnée, sans compter les vastes surfaces en Alcantara®.

Points forts

718 Boxster GTS 4.0 et 718 Cayman GTS 4.0

Pack double sportif.

Combinaison GTS typique : l'expérience unique au volant d'une sportive avec un usage très pratique au quotidien. Avec 37 kW (50 ch) de puissance en plus par rapport aux modèles S, la nouvelle génération 718 GTS se positionne juste en dessous des 718 Spyder et 718 Cayman GT4.

Moteur atmosphérique quatre litres performant.

Avec une puissance de 294 kW (400 ch), le moteur atmosphérique six cylindres convainc par des réflexes particulièrement affûtés ainsi qu'un déploiement de force linéaire. L'accélération standard à 100 km/h se fait en 4,5 secondes seulement grâce à la boîte de vitesses à six rapports. La vitesse de pointe est de 293 km/h.

Maniabilité précise dans les virages.

Le châssis sportif de série Porsche Active Suspension Management (PASM) avec surbaissement de 20 millimètres ainsi que le système Porsche Stability Management (PSM) réglable sur deux niveaux (Normal, Sport) permettent d'obtenir des caractéristiques de conduite particulièrement agiles.

Boîte de vitesses à six rapports de série.

La boîte de vitesses à six rapports avec volant bimasse convertit directement la force du moteur en propulsion. De courts débrayements soulignent l'expérience de conduite active.

Pack d'équipement exclusif et attractif.

Parmi les équipements de série, on retrouve, entre autres, les éléments foncés en Alcantara®, les jantes sport 20 pouces 718, le châssis PASM, le système d'échappement sport, le système Porsche Communication Management (PCM) avec écran tactile 7 pouces haute résolution ainsi que le pack Sport Chrono.

Résumé

Les nouveaux modèles 718 GTS 4.0 : le plaisir de la conduite pour les cinq sens

Porsche complète sa gamme de voitures de sport à moteur central avec deux modèles résolument sportifs et à l'équipement exclusif : la 718 Cayman GTS 4.0 et la 718 Boxster GTS 4.0. Ces nouvelles deux-places tirent leur puissance du moteur atmosphérique six cylindres quatre litres de 294 kW (400 ch), également installé dans les 718 Spyder et 718 Cayman GT4. La combinaison de la boîte de vitesses manuelle à six rapports et du système d'échappement sport offre une courbe de puissance exceptionnelle et une expérience de conduite sensationnelle. Elles sont capables de sprinter de 0 à 100 km/h en 4,5 secondes. La vitesse de pointe est de 293 km/h. Grâce au châssis sportif de série Porsche Active Suspension Management (PASM) qui comprend un surbaissement de 20 millimètres ainsi que le Porsche Torque Vectoring (PTV) avec blocage mécanique du différentiel arrière, la nouvelle génération de GTS parvient à faire un remarquable « grand écart » entre rigidité sportive et confort au quotidien. Le pack Sport Chrono de série avec l'application Porsche Track Precision retravaillée souligne le dynamisme des sportives à moteur central. Des éléments de design colorés en noir et l'équipement foncé en Alcantara® apportent des accents caractéristiques des versions GTS.

Comme dans les 718 Spyder et 718 Cayman GT4, le groupe moteur quatre litres performant est incroyablement efficace. Outre la commande adaptative des cylindres, qui désactive l'une des deux rangées de cylindres à charge réduite, l'injection directe d'essence avec injecteurs piézo et le système d'aspiration variable y contribuent également. Par ailleurs, le moteur GTS séduit avec des réserves de puissance exceptionnelles et des réflexes affûtés. Grâce à des montées en puissance pouvant atteindre 7 800 tr/min et un système d'échappement sport de série avec régulation dynamique des clapets, les avantages acoustiques du moteur Boxer six cylindres vigoureux sont également présents. Les modèles 718 GTS 4.0 des 718 Spyder et 718 Cayman GT4 prennent en charge le système d'échappement sport avec filtre à particules Otto intégré et sorties d'échappement écartées. La construction en forme d'étrier libère de l'espace pour la partie basse arrière colorée en noir, spécialement conçue pour les modèles GTS.

Avec une maniabilité particulièrement précise, une mise en virage agile et un comportement exemplaire dans les virages, le châssis promet une expérience de conduite sensationnelle en alliant rigidité sportive et confort de suspension pour l'usage au quotidien. Le châssis sportif Porsche Active Suspension Management (PASM) compte parmi les équipements de série et présente un surbaissement de 20 millimètres. Le châssis sportif PASM est disponible en option et abaisse la carrosserie de seulement dix millimètres. L'équipement usine inclut également d'autres composants puissants, dont le système Porsche Stability Management (PSM) doté du mode PSM « Sport » à activation séparée, le pack Sport Chrono avec l'application Porsche Track Precision retravaillée, la suspension adaptative du groupe moteur Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM) et le Porsche Torque Vectoring (PTV) avec blocage mécanique du différentiel arrière.

Les sportives à moteur central se déplacent sur des jantes en alliage léger de 20 pouces peintes en noir brillant satiné, ainsi que des pneus haute performance de dimensions 235/35 ZR 20 à l'avant et 265/35 ZR 20 à l'arrière. Les jantes dévoilent les disques perforés et les étriers rouges du système de freinage renforcé. Les freins en céramique Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) peuvent être commandés en option.

Des détails de couleur foncée soulignent l'allure sportive des GTS : C'est notamment le cas de la lèvre de spoiler, de l'entrée d'air noire et continue du revêtement avant Sport Design, du verre des phares dans la partie avant, du verre des feux arrière, ainsi que de la partie basse arrière redessinée.

Dans l'habitacle, l'Alcantara® foncé créé une ambiance à la fois sportive et élégante. Il orne les bandes centrales des sièges sport Plus de série ainsi que la couronne du volant, la console centrale, le levier de vitesses et les accoudoirs sur les deux portes. Dans la 718 Cayman GTS 4.0, l'alcantara est également présent sur les colonnes A et le ciel de toit. Le pack intérieur GTS en option propose également une couleur supplémentaire, au choix : rouge carmin ou craie. Le cadran du compte-tours, les ceintures de sécurité, l'ensemble des coutures décoratives y compris le sigle GTS brodé sur les appuie-tête et l'inscription « Porsche » des tapis encadrés en noir peuvent ainsi être accentués. Les éléments décoratifs et le cache de la console centrale sont en carbone.

Les modèles 718 GTS 4.0 sont équipés de série du Porsche Communication Management (PCM) avec écran tactile haute résolution 7 pouces, ainsi que du pack Sport Chrono incluant l'application Track Precision retravaillée. Cette dernière, inspirée du sport automobile, permet d'afficher sur l'écran du PCM toutes les données relatives à la performance du véhicule lorsque celui-ci est utilisé sur des circuits de course et de les enregistrer en vue d'une analyse ultérieure. Le module de navigation en ligne avec informations routières en temps réel, la commande vocale et le service Porsche Connect sont disponibles en option, de même que les systèmes audio Surround de BOSE® et High-End Surround de Burmester.

Moteur et boîte de vitesses

Groupe moteur puissant et maniable de 400 ch

La pièce maîtresse des nouveaux modèles 718 GTS 4.0 est le moteur atmosphérique six cylindres quatre litres. Avec une puissance de 294 kW (400 ch), il dépasse de 37 kW (50 ch) celle des modèles S équipés d'un moteur turbo quatre cylindres, et convainc par des réflexes affûtés ainsi qu'un déploiement de force linéaire. La transmission des nouveaux modèles GTS correspond en principe à celle des 718 Cayman GT4 et 718 Spyder. Le moteur Boxer est basé sur la même famille que les moteurs de la gamme 911 Carrera actuelle. Ses montées en puissance sont électroniquement limitées à 7 800 tr/min, la puissance maximale étant disponible à 7 000 tr/min. Entre 5 000 et 6 500 tr/min, le couple maximum atteint un palier élevé constant de 420 newtons-mètres. La transmission de puissance est effectuée par une boîte de vitesses manuelle à six rapports avec fonction de double débrayage dynamique en mode Sport,

d'où des valeurs de puissance impressionnantes. Les deux modèles 718 GTS 4.0 ont une vitesse de pointe de 293 km/h. Lors d'une accélération, la 718 GTS 4.0 avec boîte de vitesses à six rapports passe de 0 à 100 km/h en 4,5 secondes seulement, soit un dixième de moins que le modèle S avec moteur turbo. 14,1 secondes sont nécessaires pour passer de 0 à 200 km/h.

Le moteur Boxer six cylindres de la nouvelle deux-places 718 GTS 4.0 est un moteur à haut régime performant, qui se distingue par une incroyable efficacité. Il est directement issu du moteur atmosphérique quatre litres des 718 Spyder et 718 Cayman GT4 et profite de leurs nombreux développements et technologies qui réduisent la consommation et les émissions de gaz d'échappement, comme la commande adaptative des cylindres. Dans une plage de régime entre 1 600 et 2 500 tr/min et avec une charge maximale de 100 newtons-mètres, elle interrompt temporairement le processus d'injection au niveau de l'une des deux rangées de cylindres. Le moteur ne fonctionne alors plus qu'avec trois cylindres. À charge constante, l'interruption change de rangée de cylindres toutes les 20 secondes afin de garantir une contrainte constante et une circulation de l'air dans les catalyseurs. L'activation et la désactivation de l'injection est imperceptible pour le conducteur, à l'exception

d'une légère modification du son. En revanche, l'effet se fait ressentir : la commande adaptative des cylindres réduit les émissions de CO₂ d'environ onze grammes par kilomètre. Elle peut être désactivée conjointement avec la fonction Start/Stop.

Injection directe d'essence avec injecteurs piézo

La formation du mélange air-carburant dans les chambres de combustion remplit des exigences particulières. Pour la première fois sur un moteur à haut régime, les éléments piézo-électriques assurent la commande de l'injection directe d'essence (DFI). Ils ouvrent les injecteurs centraux en se dilatant lors de l'application d'une tension de commande. En l'absence de courant électrique, les cristaux se contractent et les soupapes d'injection se referment. Le processus d'injection peut ainsi être divisé avec précision en différentes phases, pour une combustion encore plus précise. Le carburant pulvérisé en particules très fines avec une pression maximale de 200 bar permet d'obtenir une forme de jet optimale, qui réduit la formation de gouttelettes sur les parois des cylindres et évite l'apparition éventuelle de suie. Le résultat : la consommation de carburant et les émissions polluantes baissent, tandis que le rendement du moteur six cylindres augmente.

Le système d'aspiration variable garantit un échange de gaz rapide dans les chambres de combustion. Il possède deux clapets de résonance qui s'ouvrent séparément ou simultanément en fonction de la puissance nécessaire, adaptant ainsi la fréquence des colonnes d'air pulsé sur leur chemin vers la soupape d'entrée au régime. Ce processus améliore le remplissage des cylindres et garantit donc une variation de couple plus fluide.

Concept haut régime à toute épreuve

Le régime élevé du moteur atmosphérique 6 cylindres se base sur des technologies extrêmement perfectionnées pour le moteur Boxer de 4 litres. Les composants mécaniques suivants servent de base pour une résistance sur la durée aux pressions maximales dans les cylindres : un vilebrequin rigide fabriqué en alliage ultra-solide d'acier forgé avec des coussinets de bielle volontairement larges, des bielles à la géométrie optimisée et un support de vilebrequin aux larges dimensions, avec un diamètre de 67 millimètres. La lubrification à carter sec intégrée remplit la même fonction. Elle assure une alimentation optimale en huile moteur, même en cas d'accélération longitudinale et transversale. La

pompe d'aspiration à palettes sépare l'huile de l'air grâce à la centrifugeuse intégrée. Un séparateur d'huile fin permet en outre de réduire les émissions et la consommation de lubrifiant. Le carter d'huile en plastique solide pèse 36,5 % de moins qu'une pièce similaire en fonte.

Étant donné le régime élevé, les soupapes sont actionnées par un culbuteur à galet avec compensation hydraulique du jeu des soupapes. La gestion électronique du moteur adapte les temps de commande des quatre arbres à cames VarioCam en fonction de la charge, du régime et de la plage de température, par exemple sur une plage de réglage de 30 degrés du vilebrequin en sortie. Le résultat : une maniabilité exceptionnelle ainsi que des valeurs de performance et de traction élevées à tous les régimes.

Systeme d'échappement sport avec filtre à particules Otto

Les modèles 718 GTS 4.0 des 718 Cayman GT4 et 718 Spyder prennent en charge le système d'échappement sport avec sorties d'échappement écartées. Leur construction et la large section réduisent la contre-pression de gaz d'échappement et augmentent ainsi la puissance. La construction en forme d'étrier qui vient entourer le silencieux central constitue un détail notable : le ronronnement remarquable du moteur Boxer à respiration libre est maintenu grâce à la commande des clapets, notamment à régimes élevés. Pilotée par cartographie et à réglage pleinement modulable, la commande contribue à une expérience de conduite sensationnelle, selon la température du moteur et la charge, avec une sonorité des plus captivantes.

En parallèle, le système d'échappement sport permet l'utilisation d'un filtre à particules Otto (OPF). Couplé avec la gestion adaptative des cylindres, les injecteurs piézo de l'injection directe d'essence sous haute pression et la fonction Start & Stop, il contribue grandement au respect de la norme sur les gaz d'échappement Euro 6d-Temp. Deux sondes lambda assurent un contrôle individuel large bande de la composition des gaz d'échappement sur chaque côté des cylindres. Pour chaque rangée, une sonde supplémentaire surveille la transformation des émissions polluantes dans les catalyseurs. La régénération nécessaire de l'OPF se fait de manière autonome et imperceptible pour le conducteur.

Boîte de vitesses à six rapports avec volant bimasse de série

La boîte de vitesses manuelle à six rapports transmet la puissance du moteur atmosphérique six cylindres aux roues arrière. La fonction de double débrayage dynamique améliore la stabilité du véhicule lors du rétrogradage et réduit l'usure. Les mouvements de la chaîne cinématique, qui peuvent influencer la dynamique de conduite, sont amortis au moyen des supports moteur PADM (Porsche Active Drive Mounts) dynamiques en minimisant la transmission des vibrations. Le volant bimasse des modèles 718 GTS 4.0 est hérité de la 911 GT3.

Châssis et systèmes d'assistance

Dynamique de conduite pour une maniabilité exceptionnelle

L'approche résolument sportive des modèles 718 GTS 4.0 se reflète également dans la dynamique de conduite. La Boxster et la Cayman séduisent toutes deux par une maniabilité particulièrement précise, une mise en virage agile et un comportement exemplaire dans les virages. L'acuité extrême de la 718 Cayman GT4, optimisée pour la conduite sur circuit, est abandonnée sur le châssis de série au profit d'une fonctionnalité absolue au quotidien. Les deux versions 718 GTS 4.0 se présentent donc comme des sportives racées, qui allient parfaitement dynamique et confort élevés, pour une expérience de conduite aussi bien sur circuit que sur les routes, au quotidien.

Dans ce sens, les deux variantes 718 GTS 4.0 sont équipées au départ usine du châssis sport avec système d'amortissement adaptatif Porsche Active Stability Management (PASM). La carrosserie de la Boxster et de la Cayman est ainsi abaissée de 20 millimètres. Pour les conducteurs qui souhaitent bénéficier d'un confort accru, le châssis sport PASM est disponible en option. Celui-ci abaisse la carrosserie de dix millimètres. L'association d'un châssis à conception moderne et d'un système de freinage haute performance renforcé apporte une harmonie remarquable entre rigidité sportive et confort sur longs trajets.

Parmi les autres composants puissants montés de série sur les 718 Boxster GTS 4.0 et 718 Cayman GTS 4.0, on retrouve le système Porsche Stability Management (PSM) doté du mode PSM « Sport » à activation séparée, le pack Sport Chrono avec l'application Porsche Track Precision, la suspension adaptative du groupe moteur Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM) et le Porsche Torque Vectoring (PTV) avec blocage mécanique du différentiel arrière.

Le système PSM maintient le véhicule dans les limites de la dynamique de conduite et assure ainsi un niveau de sécurité élevé. Outre le sens de marche, la direction de circulation et l'accélération transversale, le PSM calcule également l'accélération transversale. Pour les conducteurs ambitieux, qui souhaitent par exemple repousser encore plus loin les limites de leur 718 GTS 4.0 sur un circuit, le pack Sport Chrono de série propose le mode PSM « Sport ». Par rapport au système entièrement activé, il permet une conduite nettement plus sportive avec de plus grands mouvements de lacet autour de

l'axe vertical et plus de glissement au niveau des roues d'entraînement, avant une intervention du PSM à des fins de sécurité. Le résultat : une expérience de conduite qui se rapproche de celle du sport automobile, dans un cadre néanmoins sécurisé.

Le pack Sport Chrono affûte les talents sportifs de la nouvelle Porsche 718 GTS 4.0 avec les réglages « Normal », « Sport », « Sport Plus » et « Individual ». Ces réglages peuvent être activés via le sélecteur de mode ergonomiquement placé sur le volant, ce qui évite que le conducteur ne doive ôter ses mains du volant sport GT de 360 millimètres. Les programmes individuels influent notamment sur les reprises du moteur, la direction assistée et l'accélérateur, ainsi que sur le système de châssis PASM, la commande des clapets du système d'échappement sport, la fonction Start/Stop et le becquet arrière rétractable. Par exemple, le mode « Sport Plus » est prédestiné à une utilisation de la Porsche 718 GTS sur un circuit fermé. Le mode « Individual » permet une configuration personnalisée. L'application Track Precision fait également partie des composants du pack Sport Chrono.

Le système Porsche Torque Vectoring (PTV) de série, avec blocage mécanique du différentiel arrière, a lui aussi un effet positif sur les performances et le plaisir de conduite. Une impulsion de freinage appliquée sur la roue arrière à l'intérieur du virage génère une impulsion de rotation autour de l'axe vertical du véhicule, ce qui améliore la précision de direction et l'agilité. Le blocage mécanique du différentiel transmet une force de propulsion plus élevée à la roue extérieure et optimise ainsi la traction lors des fortes accélérations en sortie de virages serrés. Le résultat : une dynamique longitudinale et transversale plus élevée, de meilleures performances et un plaisir de conduite accru.

Une autre particularité du pack Sport Chrono sont les supports moteur PADM (Porsche Active Drive Mounts) dynamiques. Ces derniers réduisent les oscillations dans la zone du moteur et de la transmission et atténuent les mouvements qui influent sur la dynamique de conduite à cause de la masse totale de la chaîne cinématique. Ils allient ainsi les avantages d'une suspension moteur rigide et souple : une conduite nettement plus précise et plus stable lors de changements de charge et de virages rapides, et un confort illimité sur des terrains irréguliers.

Tout comme les autres modèles 718, la GTS 4.0 bénéficie elle aussi d'une direction électromécanique qui garantit une transmission de 10 % plus directe que la génération Cayman et Boxster précédente, et qui contribue à l'agilité du véhicule. Le mécanisme de direction est repris de la 911 Turbo, tandis que le design du volant GT de 360 millimètres s'inspire de la 918 Spyder.

Vaste système de freinage

Avec un effet important de décélération sur la durée, le système de freinage renforcé et puissant en fonte grise souligne le caractère résolument sportif des modèles 718 GTS 4.0. Dans les étriers de frein de l'essieu avant, six pistons viennent presser les garnitures contre les disques de frein ; des étriers à quatre pistons sont montés sur l'essieu arrière. Les disques de frein ont un diamètre de 350 x 34 millimètres sur l'essieu avant et de 330 x 28 millimètres sur l'essieu arrière. Ils sont perforés et ventilés à l'intérieur, pour une évacuation optimale de la chaleur. En parallèle, Porsche a également doté les modèles 718 d'un système de freinage multicollision, qui permet de réduire la gravité d'un sur-accident en freinant automatiquement le véhicule après une première collision avec déclenchement de l'airbag. Les freins Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) sont également disponibles pour les modèles 718 GTS 4.0. Sur l'essieu avant, le système de freinage réunit des disques de frein de 350 x 34 millimètres et des étriers fixes à six pistons peints en jaune. À l'arrière, des étriers à quatre pistons sont montés sur des disques de 330 x 28 millimètres. Au départ usine, la 718 GTS 4.0 est équipée de grandes jantes en alliage léger de 20 pouces peintes en noir brillant satiné. Spécialement conçus pour le modèle, les pneus sport de dimensions 235/35 ZR 20 à l'avant et 265/35 ZR 20 à l'arrière établissent l'adhérence à la chaussée.

Design et équipements intérieurs

Sportivité exceptionnelle dans un packaging exclusif

Les éléments de design subtilement accentués soulignent la sportivité singulière des deux-places 718 GTS 4.0. Comme c'est le cas pour les modèles GTS de Porsche, les détails de couleur noire ont ici un rôle déterminant. Le revêtement avant Sport Design spécifique, partiellement peint en noir, avec sa lèvre de spoiler et son entrée d'air foncée et continue, paraît encore plus massif. Les phares bi-xénon avec phares avant teintés créent également des accents particuliers. Ils peuvent être complétés par le Porsche Dynamic Light System (PDLS) ou – en combinaison avec des phares de route à DEL – par le PDLS Plus. Des jantes en métal léger de 20 pouces à dix branches et peintes en noir brillant satiné marquent la vue latérale, Elles dévoilent les étiers de frein rouges ou – en combinaison avec les freins en céramique PCCB – jaunes. À l'arrière, le nouveau système d'échappement emprunté aux 718 Spyder et 718 Cayman GT4 est un autre signe distinctif. Les sorties d'échappement écartées viennent encadrer la partie basse arrière redessinée, également de couleur noire, comme l'inscription « 718 Boxster GTS » ou « 718 Cayman GTS ». Les phares arrière à DEL teintés et l'inscription noire « GTS 4.0 » sur les portes complètent la prestance de ces véhicules.

De l'Alcantara® haute qualité crée une ambiance sportive dans l'habitacle des modèles 718 GTS 4.0 de Porsche. De couleur noire, le matériau orne les bandes centrales des sièges sport Plus électriques deux positions ainsi que la couronne du volant, la console centrale, le levier de vitesses, les accoudoirs et les poignées de fermeture sur les portes. Dans la 718 Cayman GTS 4.0, l'alcantara est également présent sur l'intérieur des colonnes A et le ciel de toit. De même, les cadrans des instruments ronds sont peints en noir, ce qui contraste avec les enjoliveurs et éléments décoratifs de couleur argent ultra-brillant. Sur demande, ils sont également disponibles en aluminium brossé, anodisé noir. Le sigle GTS est apposé sur le compte-tours et est brodé en noir sur les appuie-tête. Les baguettes de seuil de porte portent la désignation du modèle, soit « Boxster GTS » ou « Cayman GTS ». L'écran TFT du système Porsche Communication Management (PCM) de série salue les passagers avec l'inscription GTS lors du démarrage.

Le pack intérieur GTS en option apporte une couleur supplémentaire, pour plus de contraste. Au choix, les couleurs rouge carmin ou craie sont disponibles pour le cadran du compte-tours, les ceintures de sécurité ainsi que l'ensemble des coutures décoratives y compris le sigle GTS brodé sur les appuie-tête et l'inscription « Porsche » des tapis encadrés en noir. Les enjoliveurs et éléments décoratifs ainsi que le cache de la console centrale sont en carbone.

Porsche Communication Management : facilité d'utilisation de l'infodivertissement

Les modèles 718 GTS 4.0 sont équipés du système Porsche Communication Management (PCM) au départ usine. Le module de navigation en ligne, la commande vocale et le service Porsche Connect sont disponibles en option. Le système PCM dispose d'un écran tactile 7 pouces haute résolution avec détecteur de proximité intégré. Tel un smartphone, il peut être commandé facilement et confortablement en utilisant des gestes multitouch. Les téléphones mobiles et smartphones peuvent être reliés par Wi-Fi via le module optionnel Connect Plus. Sur demande, les informations de trafic communiquées en temps réel assurent une navigation fiable. Offrant un rapide aperçu de l'état du trafic, elles permettent une adaptation dynamique de l'itinéraire. De nombreux autres services Porsche Connect sont également disponibles. Pour obtenir un aperçu détaillé des services Connect proposés par pays et par véhicule, consultez la page www.porsche.com/connect.

Le plaisir d'écouter de la musique peut être encore augmenté dans la Porsche 718 GTS 4.0 avec le système audio Surround de BOSE®, qui inclut dix canaux d'amplification et dix haut-parleurs dont un caisson de graves de 100 watts breveté. Grâce à la commande pleinement active, chaque enceinte est ajustée individuellement et de façon optimale à l'habitacle du véhicule. Au total, le système affiche une puissance de 505 watts. Spécialement conçu pour la Porsche 718, le système audio High-End Surround de Burmester offre des performances audio encore plus élevées avec ses douze haut-parleurs qui atteignent une surface de membrane totale de 1 340 cm², ainsi que son caisson de graves actif avec amplificateur de classe D de 300 watts. La réponse en fréquence est comprise entre 35 Hz et 20 kHz. Douze canaux d'amplification fournissent une puissance totale de 821 watts.

Systemes d'assistance optionnels – plus de sécurité pour des performances accrues

L'équipement de série sur les modèles 718 GTS 4.0 comprend de nombreux systèmes de sécurité, tels que le système de freinage multicollision qui permet de réduire la gravité d'un sur-accident en freinant automatiquement le véhicule après une première collision. Grâce au système Porsche Stability Management (PSM), la sportive à moteur central est maîtrisée en toute sécurité, même lorsque les limites sont atteintes. Le tempostat optionnel freine modérément si la vitesse prédéfinie est dépassée dans une pente. L'assistant de changement de voie augmente la sécurité sur les autoroutes à plusieurs voies. À partir de 15 km/h, le système surveille la partie derrière le véhicule et l'angle mort grâce à des capteurs radar situés à l'arrière. À une vitesse comprise entre 30 et 250 km/h, l'assistant fournit des informations sur les véhicules qui se rapprochent à l'arrière ou qui se déplacent dans l'angle mort, par le biais d'un voyant d'avertissement dans les rétroviseurs. Si, à ce moment-là, le conducteur active le clignotant ou décide de changer de voie, le voyant d'avertissement s'allume. L'assistant de changement de voie augmente donc le confort et la sécurité, tout particulièrement sur les autoroutes. Il n'intervient pas dans la direction du véhicule et peut être désactivé à tout moment.

Nouvelle application de communauté : « Roads by Porsche »

ROADS est la nouvelle communauté en ligne qui s'adresse à tous les passionnés d'automobile. Quelle que soit la marque ou le modèle, elle réunit des conducteurs enthousiastes du monde entier, leur permettant de partager leur passion de la conduite. Partout dans le monde, l'application gratuite permet de découvrir des itinéraires fascinants et facilite la planification de vos prochains roadtrips.

Les près de 100 000 membres de cette communauté, issus de plus de 56 pays, partagent tous leurs itinéraires avec pour objectif de créer le plus gros répertoire d'itinéraires au monde généré par les utilisateurs. Grâce à l'outil de navigation intégré spécialement conçu pour l'application avec Apple CarPlay, ROADS permet une navigation vocale pratique. Avec le générateur d'itinéraires, vous avez la possibilité de créer rapidement et simplement tout un itinéraire fascinant, du point de départ au point d'arrivée. Le magazine numérique intégré DESTINATIONS présente des histoires exclusives pour les conducteurs passionnés et dévoile des lieux uniques et inspirants pour vos prochaines virées.

ROADS est une application gratuite dédiée à tous les fans d'automobile et est disponible dès maintenant au téléchargement dans l'AppStore.

Points forts

Macan GTS

Le Macan le plus sportif.

Le nouveau Macan GTS comble le vide qui existait entre le modèle S et le Turbo. Dans son esthétique exclusive comme dans le grand dynamisme de son démarrage, il se montre très orienté vers la performance et la sportivité.

Une grande émotion de conduite.

Le moteur bi-turbo V6 2,9 litres du nouveau Macan GTS arbore 15 ch et 20 Nm de plus que son prédécesseur. un déploiement de puissance que le système d'échappement sportif installé de série souligne par une impressionnante sonorité.

Une dynamique longitudinale et transversale qui n'a rien à envier aux voitures de course.

Le système Porsche Suspension Management (PASM) de série, l'abaissement de 15 mm de la carrosserie et les freins de grandes dimensions assurent une tenue de route stable et ultra dynamique.

Une esthétique incomparable.

Le style du nouveau Macan GTS sort résolument des sentiers battus, avec un look sportif et exclusif. Le pack Sport Design ajoute des touches sportives à l'extérieur, et l'habitacle lui-même séduit par l'ambiance exclusive créée par les nombreux éléments en Alcantara®.

Des détails qui font toute la spécificité des GTS.

Certains éléments sont propres aux GTS, notamment la jupe et la partie avant très spécifiques, les jantes RS Spyder Design 20 pouces, le becquet de toit, les baguettes ornementales aux fenêtres et les inscriptions noires à l'arrière. Les feux de route DEL et la bande lumineuse à l'arrière sont teintés.

Résumé

Le nouveau Macan GTS complète la série SUV compact

Porsche complète la série Macan avec un modèle particulièrement sportif. Le nouveau Macan GTS présente un moteur puissant, un châssis orienté sur la performance, un design typique et un équipement enrichi. Le moteur biturbo V6 de 2,9 litres fournit une puissance de 280 kW (380 ch) – ce qui correspond à une augmentation de 15 kW (20 ch) par rapport au modèle précédent. En combinaison avec la nouvelle boîte de vitesses double embrayage PDK et le pack Sport Chrono optionnel, le nouveau Macan GTS passe de 0 à 100 km/h en 4,7 secondes seulement, soit trois dixièmes de moins que le modèle précédent. La vitesse de pointe est de 261 km/h.

Le nouveau venu dans la famille SUV compact de Porsche mérite le sigle GTS (« Gran Turismo Sport »), notamment en raison de son impressionnante dynamique de conduite. Associé au système de réglage de l'amortissement Porsche Active Suspension Management (PASM), spécialement conçu pour le véhicule, le châssis abaissé de 15 millimètres augmente encore davantage la dynamique transversale. La suspension pneumatique adaptative avec surbaissement supplémentaire de dix millimètres est disponible en option. En combinaison avec les jantes RS Spyder Design 20 pouces de série et les freins en fonte grise aux larges dimensions (360 x 36 millimètres à l'avant, 330 x 22 millimètres à l'arrière), le nouveau Macan GTS affiche l'agilité et la spontanéité d'une véritable sportive. Disponibles en option, les freins Porsche Surface Coated Brake (PSCB) recouverts de carbure de tungstène ou les freins en céramique Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) perfectionnent la décélération.

Le système d'échappement sport de série, spécialement conçu pour les modèles GTS, contribue, sur le plan acoustique, au plaisir de conduite du nouveau Macan GTS. Le ronronnement singulier est dû au moteur V6 de 2,9 litres dont le Central Turbo Layout avec les deux turbocompresseurs intégrés au V des cylindres permet des reprises directes. Le couple maximum de 520 Nm (plus 20 Nm) est atteint sur une large plage comprise entre 1 750 et 5 000 tr/min. Selon NEDC, le modèle Macan le plus sportif consomme 9,6 litres de carburant sur 100 kilomètres.

Le nouveau Macan GTS souligne sa position sportive d'exception également sur le plan visuel. Le pack Sport Design de série avec nouveau revêtement pour les capots avant et arrière ainsi que les bas de caisse remarquables lui confèrent un aspect typique. La jupe avant et la partie avant sont dotés d'éléments peints en noir – une caractéristique présente sur tous les modèles GTS de Porsche. Les phares de route à DEL avec Porsche Dynamic Light System (PDLS) et les feux arrière tridimensionnels avec bande lumineuse à DEL sont teintés. Les phares de route à DEL en noir sont disponibles en option avec PDLS Plus. Le surbaissement de 15 millimètres, les jantes RS Spyder Design 20 pouces en noir brillant satiné, les étriers de frein rouges et les enjoliveurs en noir ultra-brillant viennent souligner l'allure performante du véhicule. Le noir crée des accents à l'arrière également : le cache du diffuseur et les sorties du système d'échappement sport de série sont peints en noir.

L'ambition sportive et élégante du Macan GTS dans l'habitacle est visible et perceptible grâce aux matériaux de haute qualité tels que l'Alcantara® sur les bandes centrales des sièges, les accoudoirs, la console centrale et les panneaux de portes, ainsi que l'aluminium brossé. Le volant sport multifonction à palettes et couronne en cuir lisse fait partie de l'équipement de série, tout comme les sièges sport exclusifs GTS à huit réglages et l'accentuation des bourrelets latéraux pour un maintien stable en situation de conduite dynamique dans les virages. Les équipements GTS en cuir de couleur rouge carmin ou craie avec d'autres éléments en Alcantara® et des accents colorés supplémentaires, le système audio Surround de BOSE® et le nouvel emplacement pour smartphone avec fonction de charge inductive sont autant d'exemples des nombreuses possibilités de personnalisation. Le régulateur de vitesse adaptatif avec assistant d'embouteillage, l'assistant de stationnement avec caméra de recul et vue panoramique, le pare-brise chauffant et l'ioniseur procurent encore plus de sécurité et de confort, sur demande.

Moteur et boîte de vitesses

Moteur biturbo avec reprises spontanées

Avec son moteur biturbo de 2,9 litres, la motorisation V6 du Macan GTS libère le potentiel de puissance maximum de Porsche. Elle est également utilisée avec différents niveaux de puissance dans le Macan Turbo, le Cayenne et la Panamera. Dans le nouveau Macan GTS, le groupe moteur maniable fournit une puissance de 280 kW (380 ch), soit 15 kW (20 ch) de plus que le moteur turbo trois litres de son prédécesseur. Le couple maximal est de 520 Nm (20 Nm en plus), atteint sur une large plage d'utilisation comprise entre 1 750 et 5 000 tr/min. Avec le pack Sport Chrono optionnel, le Macan GTS passe de 0 à 100 km/h en 4,7 secondes et affiche une vitesse de pointe de 261 km/h.

Le moteur se distingue par ses nombreuses technologies innovantes. Le travail d'optimisation a principalement été axé sur le processus de combustion avec injecteur central, le transfert de charge et la compression. Comme tous les moteurs en V conçus par Porsche, le moteur est intégré au Central Turbo Layout, au sein duquel les turbocompresseurs sont placés dans le V des cylindres. L'avantage : les trajets d'échappement courts entre les chambres de combustion et les turbocompresseurs garantissent des reprises particulièrement spontanées. Le conducteur en bénéficie principalement s'il a une conduite plutôt dynamique.

Le palier moteur optimisé avec système d'assistance à la dynamique de conduite assure une liaison encore meilleure entre le moteur et le châssis. Le comportement en virage du véhicule est ainsi plus direct et plus agile. Un véritable progrès pour ce Macan GTS résolument sportif : lors d'accélération en sortie de courbes, le SUV reste stable sur sa trajectoire et peut utiliser de manière plus contrôlée les forces de guidage latéral des pneus.

La transmission de puissance est en outre assurée par la boîte de vitesses double embrayage (PDK) à sept rapports et le Porsche Traction Management (PTM) avec transmission intégrale intelligente. En mode sportif, elle réagit de manière encore plus spontanée et permet un changement de vitesse très rapide. En combinaison avec le pack Sport Chrono optionnel, d'autres paliers sont possibles. En mode Normal, la boîte PDK passe aux rapports supérieurs avec aisance et rapidité, permettant ainsi

d'économiser du carburant et d'augmenter le confort sur les longs trajets. Combinée au régulateur de vitesse adaptatif, la boîte PDK peut fonctionner en mode Croisière, ce qui garantit une diminution supplémentaire de la consommation de carburant dans des conditions de conduite réelles.

Grâce au pack Sport Chrono du Macan GTS, les modes de conduite sont désormais également commandés via le sélecteur de mode intégré dans le volant. Outre les modes « Normal », « Sport » et « Sport Plus », il est également possible de sélectionner un mode « Individuel ». Il permet au conducteur d'enregistrer ses propres réglages et de les appliquer avec une simple rotation du sélecteur de mode. Avec l'actionnement du Sport Response Button situé au milieu du sélecteur de mode, les réflexes du Macan GTS peuvent être affûtés d'une simple pression pendant 20 secondes, ce qui garantit un accès immédiat à la performance maximale. Ce modèle sportif parmi les SUV compacts répond de manière bien plus spontanée aux commandes de la pédale d'accélérateur et atteint plus vite une accélération optimale.

Associé au pack Sport Chrono disponible en option, le système Porsche Stability Management (PSM) offre le mode supplémentaire « PSM Sport », activable séparément. Avec cette conception particulièrement sportive, les conducteurs ambitieux peuvent repousser encore plus loin les limites du Macan GTS. Le système PSM reste toujours actif en arrière-plan. Le mode « PSM Sport » peut être activé quel que soit le mode de conduite sélectionné.

Châssis et systèmes de châssis

Conception sportive avec surbaissement

Le point fort du nouveau Macan GTS se trouve dans la dynamique transversale : grâce au système de série Porsche Active Suspension Management avec surbaissement de la carrosserie de 15 millimètres, le SUV compact affiche la maniabilité d'une sportive. La suspension en acier, le système d'amortissement actif et les stabilisateurs ont été entièrement retravaillés et adaptés. Cela se traduit par encore plus de plaisir de conduite tout en garantissant plus de neutralité, pour une stabilité constante et un confort augmenté. Le nouveau Macan GTS est équipé en usine de jantes RS Spyder Design de 20 pouces avec pneus mixtes. Les pneus spécialement conçus apportent des performances optimisées. En option, le Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) et la suspension pneumatique réglable en hauteur augmentent la dynamique. Contrairement aux autres modèles Macan, ce châssis est combiné en exclusivité à un surbaissement supplémentaire de 10 millimètres sur la variante GTS.

Un système de freinage puissant pour une décélération en toute sécurité

De série, le Macan GTS est équipé de freins performants en fonte grise avec des disques de frein de 360 millimètres sur l'essieu avant (330 millimètres à l'arrière) et des étriers peints en rouge, pour une décélération en toute sécurité. Pour les conducteurs sportifs ambitieux, Porsche propose également deux systèmes de freinage en option, particulièrement résistants aux contraintes continues élevées. Le système Porsche Surface Coated Brake (PSCB) permet, grâce à une fine couche de carbure de tungstène sur les disques de frein, des reprises encore plus rapides, des valeurs de frottement accrues, une usure encore plus faible et jusqu'à 90 % de poussière de freinage en moins par rapport à des freins classiques en fonte grise. Ces freins haute performance, qui sont une exclusivité mondiale Porsche, garantissent un comportement de freinage stable, même sous fortes charges. Les disques de frein ultra-brillants et les étriers peints en blanc sont caractéristiques du PSCB. Par ailleurs, les freins en céramique Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) sont également disponibles en option.

Design et équipement

Prestance incomparable avec le pack Sport Design

Le caractère sportif du Macan GTS se reflète également à l'intérieur. Le nouveau modèle bénéficie d'un équipement de série enrichi. Dès la montée à bord, les baguettes de seuil de porte en aluminium brossé avec l'inscription « Macan GTS » noire soulignent le caractère particulièrement sportif du véhicule. Le pack intérieur avec aluminium brossé en noir assure un contraste sportif et confère une allure raffinée. Le compte-tours est également entouré de noir, avec une inscription « GTS ». Outre le volant sport multifonction de série à palettes, le volant multifonction GT avec couronne en Alcantara® ou en cuir et chauffage intégré est également disponible en option.

Des sièges sport GTS à 8 positions pour un maintien latéral optimal

Les sièges sport GTS à huit réglages, conçus exclusivement pour la version « Gran Turismo Sport » du Macan, avec réglage électrique pour le conducteur et le passager, présentent des bourrelets latéraux spécialement rembourrés. Ils offrent ainsi un maintien latéral optimal, même en situation de conduite dynamique dans les virages. L'inscription « GTS » sur les appuie-tête à l'avant et sur les sièges arrière extérieurs souligne le caractère exclusif du véhicule. Les éléments en Alcantara® sur les bandes centrales des sièges, les accoudoirs de la console centrale et les panneaux de portes sont de série sur le Macan GTS. Sur demande, le ciel de toit peut également être revêtu d'Alcantara®.

La conception de l'habitacle peut être encore plus exclusive avec le pack intérieur GTS optionnel, avec au choix, le coloris rouge carmin ou craie, utilisé notamment pour les inscriptions brodées sur les appuie-tête à l'avant et à l'arrière. Les ceintures de sécurité portent également la couleur choisie. Par ailleurs, le coloris est repris sur le cadran du compte-tours, les coutures décoratives sur les sièges, la console centrale, la partie supérieure du tableau de commande ainsi que sur les panneaux de portes et les tapis de sol.

De nombreuses options d'équipement supplémentaires sont disponibles pour la configuration personnalisée. Le système Porsche Communication Management (PCM) de série avec écran tactile Full HD 10,9 pouces peut être complété du système audio Surround de BOSE®, disponible en option. Ses

14 haut-parleurs sont commandés via 14 canaux d'amplification pour une puissance totale de 665 watts. Comme pour les autres modèles Macan, le PCM comprend une navigation en ligne avec informations routières en temps réel via le « Here Cloud », une préparation pour téléphone portable, deux interfaces audio ainsi qu'une commande vocale intelligente. Parmi les autres équipements de série : Porsche Connect Plus doté d'un module téléphone LTE avec carte SIM intégrée et lecteur de carte SIM, point d'accès Wi-Fi et de nombreux services Porsche Connect.

L'application Porsche Car Connect offre un accès via smartphone à des fonctions spécifiques du véhicule. Les services de sécurité protègent ainsi le véhicule du vol, ou permettent de le retrouver le cas échéant. Le verrouillage à distance, le système d'appel d'urgence en cas de panne et l'alarme d'airbags sont autant d'autres fonctions qui augmentent encore davantage la sécurité du véhicule. La vaste liste d'équipements en option inclut un emplacement pour smartphone avec fonction de charge inductive conforme au standard Qi. Pour encore plus de confort, Porsche propose un pare-brise chauffant et un ioniseur qui, associé au filtre à particules fines de série, contribue à améliorer la qualité de l'air dans l'habitacle. Par ailleurs, le Macan GTS peut être équipé de l'assistant d'embouteillage et de l'assistant de stationnement avec caméra de recul et vue panoramique.

Systèmes d'assistance et de confort

Plus d'assistance pour le conducteur

Porsche a encore élargi sa gamme de systèmes d'assistance pour le Macan dans le cadre du remaniement du modèle, ce dont profite également le nouveau Macan GTS. Des capteurs plus puissants associés au traitement des données et des images donnent accès à de nouvelles fonctions. L'assistant de maintien de voie, l'assistant de changement de voie et l'affichage des limitations de vitesse restent disponibles en option. Le régulateur de vitesse adaptatif a, quant à lui, été transformé en un assistant d'embouteillage.

À l'aide du capteur radar placé au milieu de l'entrée d'air centrale, le système de régulation surveille la distance avec le véhicule qui précède et l'adapte automatiquement. Même les véhicules qui se rabattent depuis les files voisines sont détectés. Si nécessaire, le système freine jusqu'à l'arrêt complet avant le véhicule précédent. Grâce à la fonction Stop-and-Go, le véhicule peut redémarrer de lui-même après un freinage complet. Si l'arrêt dure plus de trois secondes, il suffit d'effleurer l'accélérateur ou d'actionner la colonne de direction pour faire redémarrer le véhicule.

Un nouvel assistant de conduite en embouteillage pour les trafics encombrés (stop-and-go)

L'assistant de conduite en embouteillage ajoute une assistance de direction à la fonction Stop-and-Go. À partir des capteurs radar et vidéo optimisés et dans une plage de vitesse de 0 à 60 km/h, le système détecte les marquages au sol ainsi que les véhicules qui précèdent sur la même file ou sur une file voisine. Lorsque ce système est activé, le véhicule est maintenu sur la voie par des interventions ciblées sur la direction. En cas de bouchon ou de trafic dense, il permet de soulager considérablement le conducteur et de lui faire nettement gagner en confort. Partie intégrante du régulateur de vitesse adaptatif et donc de l'assistant d'embouteillage, l'assistant d'avertissement et de freinage permet de réduire le risque de collision avec des véhicules ou des piétons. À l'aide de la caméra avant, le système détecte les véhicules ou piétons se trouvant dans la zone de collision et en informe dans un premier temps le conducteur en émettant des avertissements visuels et sonores. Dans un deuxième temps, le système déclenche un coup de frein si le véhicule se rapproche trop vite. Si nécessaire, le

freinage alors effectué par le conducteur est accentué pour obtenir un freinage complet. Dans le cas où le conducteur ne réagirait pas, un freinage d'urgence automatique est déclenché afin de réduire les effets d'une collision.

Porsche simplifie les trajets quotidiens avec le nouveau Macan à l'aide d'un système d'aides au stationnement en trois niveaux. L'assistant de stationnement en option à l'avant et à l'arrière donne au conducteur des informations sous la forme de signaux visuels et sonores pendant les manœuvres et le stationnement. Le système utilise pour cela des capteurs à ultrasons situés devant et derrière le véhicule. En option, l'assistant de stationnement peut être complété par une caméra de recul. Elle aide à effectuer des manœuvres en affichant à l'écran du PCM une image en couleur avec des lignes de guidage dynamiques et les distances avec les obstacles potentiels. L'assistant de stationnement avec vue panoramique génère un aperçu à 360 degrés basé sur quatre caméras individuelles pour simplifier le stationnement et les manœuvres. L'image affichée à l'écran du PCM est désormais beaucoup plus nette.

Un système progressif d'options de vitrage offre la possibilité d'adapter le confort du nouveau Macan aux exigences personnelles. Pour la première fois, un pare-brise chauffant est disponible en option pour le SUV compact. Un film spécial est en outre intégré à la vitre, sans aucun fil chauffant visible. De plus, le Macan peut être équipé en option d'un vitrage optimisé en verre feuilleté, pour une meilleure isolation thermique et acoustique. Un nouveau film acoustique placé à l'intérieur de la construction en verre feuilleté améliore trois caractéristiques essentielles : les rayons UV nocifs sont presque intégralement bloqués, les bruits parasites sont encore diminués dans l'habitacle et la protection anti-effraction est augmentée.

Le vitrage anti-bruit et anti-chaueur est disponible sur demande en combinaison avec le vitrage Privacy. Sur cette option d'équipement, également disponible individuellement, toutes les vitres à partir de la colonne B sont fortement teintées. Cette teinte réduit la lumière visible à moins de 20 % pour les vitres latérales arrière (et à moins de 30 % en combinaison avec le vitrage anti-bruit et anti-chaueur) et à moins de 30 % pour la lunette arrière. Pour plus d'intimité, le vitrage Privacy peut être complété par des pare-soleil pour les vitres latérales arrière.

Historique

L'histoire de la branche GTS remonte au modèle 904 Carrera GTS.

Tous les modèles GTS des différentes séries Porsche ont un dénominateur commun : ils comptent parmi les véhicules les plus sportifs, dynamiques et sensationnels dans leur catégorie respective. En 2015, la diversité des modèles GTS était pour la première fois proposée sur cinq séries, dans neuf variantes différentes – en deux et quatre portes, avec capote fixe ou en tant que cabriolet, avec commutateur manuel ou boîte de vitesses PDK. Dans la nouvelle 718 GTS 4.0, deux brins historiques dans l'ADN de Porsche sont amenés à se croiser. Sur le plan de la forme et du concept, la famille de sportives à deux portes emprunte des éléments aux voitures de course à moteur central emblématiques, à savoir les modèles 550 Spyder (1953), 718 GTR Coupé (1962) et 904 Carrera GTS (1963) – pour ce qui est des courbes et des proportions, ces caractéristiques sont reprises dans les 718 Cayman et Boxster en une réinterprétation des plus modernes. Dessinée par Ferdinand Alexander « Butzi » Porsche, la Carrera GTS, qui – pour des motifs de protection de la marque – n'avait pas le droit de porter officiellement le numéro 904, est considérée comme l'ancêtre de la gamme GTS de Porsche.

L'abréviation de « Gran Turismo Sport » a ensuite marqué une nouvelle fois l'histoire de la course automobile et a orné la 924 Carrera GTS, aux ailes élargies, construite en 1980. La série Evolution, avec son poids-plume de 1 121 kilogrammes de la 924 Carrera GT, produite en 406 exemplaires seulement et dotée d'un moteur turbo deux litres, fournissait 245 ch et atteignait des vitesses supérieures à 250 km/h. Une homologation de 50 exemplaires pour la circulation routière était possible par réception unitaire. Il existait également une version de compétition pure ainsi qu'une variante de rallye, avec des puissances respectives de 375 ch et 280 ch. La variante de rallye, qui a permis à Walter Röhrl de faire fureur au championnat automobile allemand en 1981, était également une 924 Carrera GTS-Rallye, conçue à Weissach.

Aujourd'hui, le sigle GTS est apposé sur les multitalents sportifs de chaque série et les distingue des voitures ultra-performantes et GT. C'est dans cet esprit qu'est née la 928 GTS en 1992. Cette dernière possédait un moteur quatre soupapes huit cylindres agrandi de 5,4 litres, qui a permis aux modèles transaxle d'atteindre leur apogée dans l'histoire du modèle. Il fournissait une puissance de

350 ch et pouvait être combiné avec une boîte manuelle à cinq rapports ou une boîte automatique à quatre rapports. La 928 GTS était capable de passer de 0 à 100 km/h en moins de six secondes, pour une vitesse de pointe de 275 km/h. Ce modèle a mis un terme à l'histoire de la série 928 en 1995.

Douze ans plus tard, en 2007, le Cayenne GTS avec son moteur atmosphérique V8 a constitué une ébauche pour de nombreux modèles GTS ultérieurs de Porsche. Une puissance de 430 ch et un châssis plus ferme ont conféré à ce bolide quatre portes une bonne dose de sportivité, Une allure accentuée par de nombreux éléments de design noirs et une acoustique adaptée. Caractéristiques partagées par le modèle suivant du Cayenne GTS qui a vu le jour en 2012. La puissance fournie de 309 kW (420 ch) par le modèle de SUV sportif à moteur atmosphérique était alors sans précédent à l'époque.

En 2010 arriva d'abord la 911 Carrera GTS. Avec une puissance de 300 kW (408 ch), elle a servi de maillon entre les modèles Carrera, Turbo et GT de la génération 911 997. Elle était disponible en versions coupé et cabriolet, avec propulsion arrière ou transmission intégrale, mais toujours avec la carrosserie de largeur 44 millimètres de la version S. À l'époque déjà, la lèvre de spoiler avant peinte en noir et les étriers de frein rouges comptaient parmi les caractéristiques visuelles. Autre particularité : ses jantes en métal léger de 19 pouces présentaient un verrouillage centralisé, également utilisé dans le sport automobile. Suivant le même principe, Porsche a ensuite proposé à partir de 2014 une 911 Carrera GTS, disponible en versions coupé, cabriolet et – pour la première fois – Targa, pour la génération 991. La puissance de son moteur Boxer six cylindres de 3,8 litres atteignait les 316 kW (430 ch).

La troisième famille de modèles, enrichie d'une variante GTS, était la berline sportive Panamera en 2011. Ici, un moteur V8 de 4,8 litres et 316 kW (430 ch), associé à la boîte de vitesses double embrayage (PDK) à sept rapports, assurait un tempérament sportif avec une vitesse de pointe de 288 km/h. La Panamera GTS à transmission intégrale comblait le vide entre la Panamera S 380 ch et la Panamera Turbo 500 ch. Suite à une maintenance sur le produit, la puissance a été augmentée à 324 kW (440 ch). Depuis 2018, la Panamera GTS est la deuxième génération de modèles disponible avec un moteur biturbo V8 de quatre litres. Il fournit une puissance de 338 kW (460 ch) aux quatre roues motrices, et est également disponible sur les Panamera GTS et Panamera GTS Sport Turismo.

Une variante GTS a rejoint la famille Macan pour la première fois en 2015. Avec ses 265 kW (360 ch), un châssis plus ferme et une vitesse de pointe de 256 km/h, elle s'est établie comme la version de série la plus sportive du SUV compact. S'en suit le modèle successeur, avec des caractéristiques de conduite améliorées dans chaque dimension.

Un an auparavant, en 2014, la philosophie GTS s'était déjà imposée dans le Porsche Boxster décapotable et le coupé Cayman. Pour la première fois depuis la Porsche 904 Carrera GTS, elle caractérisait à nouveau une sportive à moteur central de la marque. Associé à la boîte de vitesses double embrayage PDK de Porsche, son moteur Boxer six cylindres de 3,4 litres et pouvant atteindre les 250 kW (340 ch) permettait à la deux-places de passer de 0 à 100 km/h en 4,9 secondes et d'afficher des vitesses de pointe comprises entre 281 et 285 km/h. En 2017, son successeur était doté d'un moteur à plat : La Porsche 718 GTS présentait un moteur turbo quatre cylindres de 2,5 litres. En 2020, la 718 GTS 4.0 avec son moteur atmosphérique Boxer six cylindres à régime élevé et ses 294 kW (400 ch) ouvre un nouveau chapitre dans l'histoire GTS de Porsche. La variante Turbo reste néanmoins disponible sur le marché chinois.