



PORSCHE



I nuovi modelli 718 GTS 4.0 e la nuova Macan GTS

Cartella stampa

Contenido

Macan, 718 Cayman e 718 Boxster di nuova concezione

Tre nuovi modelli GTS – sportivi nell’approccio, esclusivi nell’aspetto 5

Highlight

718 Boxster GTS 4.0 e 718 Cayman GTS 4.0 7

Versione breve

I nuovi modelli 718 GTS 4.0: piacere di guida per tutti i sensi 8

Motore e trasmissione

Propulsore prestazionale da 400 CV dai regimi elevati 11

Telaio e sistemi di assistenza

Dinamica di guida per un handling eccezionale 15

Design ed equipaggiamento interno

Sportività sovrana in confezione esclusiva 18

Highlight

Macan GTS 21

Versione breve

La nuova Macan GTS completa la serie dei SUV compatti 22

Motore e trasmissione

Motore biturbo dalla risposta particolarmente reattiva 24

Telaio e sistemi per la dinamica di guida

Taratura sportiva con assetto ribassato 26

Design ed equipaggiamento

Aspetto caratteristico con pacchetto Sport Design 27

Sistemi di assistenza e comfort

Maggior supporto per il conducente 29

Storia

La storia GTS risale alla 904 Carrera GTS 31

Consumo di carburante ed emissioni

718 Boxster GTS 4.0: consumo urbano 15,4 l/100 km, extraurbano 8,1 l/100 km, in ciclo combinato 10,8 l/100 km; emissioni di CO₂ in ciclo combinato 246 g/km

718 Cayman GTS 4.0: consumo urbano 15,4 l/100 km, extraurbano 8,1 l/100 km, in ciclo combinato 10,8 l/100 km; emissioni di CO₂ in ciclo combinato 246 g/km

Macan GTS: consumo urbano 12,1 l/100 km, extraurbano 8,0 l/100 km, in ciclo combinato 9,6 l/100 km¹⁾ (9,5 l/100 km)²⁾; emissioni di CO₂ in ciclo combinato 218 g/km¹⁾ (216 g/km)²⁾

Tutti i dati si riferiscono al modello europeo.

I valori di consumo ed emissioni di CO₂ sono stati determinati secondo la nuova procedura di test dei consumi e dei gas di scarico WLTP. Al momento devono essere ancora indicati i valori conformi al Nuovo Ciclo di Guida Europeo (NEDC) su cui si basano. Questi valori non sono equiparabili ai valori rilevati con la procedura NEDC utilizzata finora. Ulteriori informazioni ufficiali sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO₂ specifiche per nuove vetture sono disponibili nella "Guida ai consumi di carburante, alle emissioni di CO₂ e al consumo di corrente di nuove vetture", disponibile gratuitamente presso tutti i punti vendita e presso DAT.

¹⁾ Dati non validi per Danimarca, Francia, Svezia, Islanda, Svizzera, Austria, Finlandia, Paesi Bassi, Norvegia, Belgio, Malta, Cipro

²⁾ Dati validi solo per Danimarca, Francia, Svezia, Islanda, Svizzera, Austria, Finlandia, Paesi Bassi, Norvegia, Belgio, Malta, Cipro

Macan, 718 Cayman e 718 Boxster di nuova concezione

Tre nuovi modelli GTS – sportivi nell'approccio, esclusivi nell'aspetto

Gran Turismo Sport, in breve GTS – per Porsche questa sigla significa tradizionalmente prestazioni di pura razza combinate con una convincente praticità nell'uso quotidiano. Particolarmente sportive nell'approccio e sottolineando il loro aspetto esclusivo, le sportive tuttofare con la sigla distintiva si schierano tra i modelli S e le vetture High-Performance e GT delle rispettive serie Porsche. Con la Macan GTS nonché la 718 Boxster GTS 4.0 e la 718 Cayman GTS 4.0, tre nuovi modelli perpetuano questa tradizione. Mentre la nuova Macan GTS si posiziona come collegamento tra il modello S e Turbo nella serie delle SUV compatte, le nuove biposto GTS con motore boxer aspirato da quattro litri occupano il posto appena al di sotto della 718 Spyder e della 718 Cayman GT4 nelle vetture sportive.

Tutti i modelli GTS di Porsche dispongono di un equipaggiamento particolarmente sportivo ed esclusivo, che va di pari passo con performance eccezionali e un sound emozionante del motore. Ogni GTS riesce a coniugare alla perfezione la tipica dinamica di guida Porsche e il comfort di viaggio e rendere tangibili queste caratteristiche sia in pista che nel quotidiano. All'incremento di potenza rispetto ai modelli S provvedono i motori dall'erogazione reattiva e con elevate riserve di coppia. Nei modelli 718 GTS 4.0, questo compito lo svolge il propulsore da quattro litri, impiegato anche nella 718 Spyder e 718 Cayman GT4. La Macan GTS adotta il motore biturbo da 2,9 litri che, nelle varie configurazioni di potenza, spinge anche i modelli Panamera e Cayenne, nonché la Macan Turbo.

Oltre all'enorme accelerazione longitudinale, i modelli GTS si contraddistinguono anche per un'elevata dinamica trasversale. L'attenzione si concentra su una taratura ancora più sportiva dei componenti dell'assetto, che garantiscono più stabilità in curva e trazione. Tra l'altro, il sistema di sospensioni adattivo Porsche Active Suspension Management (PASM) incluso l'assetto ribassato per una sensazione di guida particolarmente precisa, fanno parte della dotazione di serie. Rispetto alla versione S, la Macan GTS è fino a 15 millimetri più bassa, i modelli 718 GTS 4.0 fino a 20 millimetri.

Specifiche caratteristiche di design sottolineano visivamente il carattere sportivo di tutti i modelli GTS. All'esterno, ne fanno parte l'anteriore e il posteriore disegnati nello specifico, minigonne laterali, luci oscurate, ruote verniciate in nero dalle dimensioni generose, scritte GTS nere ai lati e sul retro nonché terminali dell'impianto di scarico sportivo di serie. I sedili sportivi montati in fabbrica assicurano sempre l'ottimale tenuta laterale e un comfort elevato. L'estetica sportiva ed elegante del design GTS è caratterizzata da numerosi elementi decorativi neri che, a seconda del pacchetto di equipaggiamento, contrastano con i colori rosso carminio o creta. Inoltre si è fatto ampio uso di Alcantara®.

Highlight

718 Boxster GTS 4.0 e 718 Cayman GTS 4.0

Doppio pacchetto sportivo.

Combinazione tipicamente GTS tra pura esperienza di vettura sportiva ed elevata praticità nell'uso quotidiano. Con 37 kW (50 CV) di potenza in più rispetto ai modelli S, la nuova generazione di 718 GTS si posiziona appena al di sotto dalle 718 Spyder e 718 Cayman GT4.

Potente motore aspirato da quattro litri.

Con una potenza di 294 kW (400 CV), il sei cilindri aspirato colpisce per la risposta particolarmente diretta e l'erogazione lineare. Con il cambio manuale a sei marce, l'accelerazione per raggiungere i 100 km/h è di 4,5 secondi. La velocità massima è di 293 km/h.

Handling preciso in curva.

Il telaio sportivo di serie Porsche Active Suspension Management (PASM) con assetto ribassato di 20 millimetri nonché il Porsche Stability Management (PSM) regolabile su due livelli (Normal, Sport) garantiscono caratteristiche di guida di particolare agilità.

Cambio manuale a 6 rapporti di serie.

Il cambio manuale a 6 rapporti con volante bimassa converte la potenza del motore in spinta senza soluzione di continuità. Gli innesti brevi sottolineano l'esperienza di guida attiva.

Pacchetto di equipaggiamento esclusivo e allettante.

Tra l'altro, la dotazione di serie prevede l'equipaggiamento in Alcantara® scura, le ruote sportive 718 da 20 pollici, il telaio PASM, l'impianto di scarico sportivo, il Porsche Communication Management (PCM) con display touch da 7 pollici ad alta risoluzione, nonché il pacchetto Sport Chrono.

Versione breve

I nuovi modelli 718 GTS 4.0: piacere di guida per tutti i sensi

Porsche completa le sue vetture sportive a motore centrale con due modelli marcatamente sportivi ed equipaggiati con esclusività. Si chiamano 718 Cayman GTS 4.0 e 718 Boxster GTS 4.0. Le nuove biposto traggono la loro potenza dal motore aspirato a sei cilindri quattro litri da 294 kW (400 CV), impiegato anche nelle 718 Spyder e 718 Cayman GT4. In abbinamento al cambio manuale a sei marce e all'impianto di scarico sportivo, si ottiene un'erogazione della potenza straordinaria e un'esperienza di guida particolarmente emozionante. L'accelerazione da 0 a 100 km/h è di 4,5 secondi. La velocità massima è di 293 km/h. Grazie al telaio sportivo di serie Porsche Active Suspension Management (PASM) con assetto ribassato di 20 millimetri, nonché al Porsche Torque Vectoring (PTV) con differenziale dell'asse posteriore a bloccaggio meccanico, la nuova generazione di GTS raggiunge un notevole equilibrio tra rigidità sportiva e comfort nell'utilizzo quotidiano. Il pacchetto Sport Chrono di serie con app Porsche Track Precision ulteriormente evoluta sottolinea inoltre la connotazione dinamica di queste sportive a motore centrale. Elementi di design neri a contrasto e l'equipaggiamento in Alcantara® scura danno il tipico tocco GTS.

Come nella 718 Spyder e nella 718 Cayman GT4, il potente propulsore a quattro cilindri si contraddistingue per l'eccezionale efficienza. A ciò, oltre al controllo adattivo dei cilindri, che spegne alternativamente una delle due bancate quando la richiesta di carico è bassa, contribuiscono anche l'iniezione diretta di carburante con iniettori piezoelettrici e un impianto di aspirazione variabile. Inoltre, il propulsore GTS colpisce per le sue immense riserve di potenza e la risposta immediata. E, grazie alla facilità nel salire di giri fino a 7.800 giri/min e all'impianto di scarico sportivo di serie con regolazione dinamica delle farfalle, include anche i pregi acustici del boxer a sei cilindri dal suono poderoso. L'impianto di scarico sportivo con filtro antiparticolato per motori benzina integrato e terminali di scarico separati dei modelli 718 GTS 4.0 deriva dalle 718 Spyder e 718 Cayman GT4. Con la sua struttura a forma di sella, crea spazio per la parte inferiore posteriore nera a contrasto, sviluppata nello specifico per i modelli GTS.

Con un handling particolarmente preciso, una sterzata agile e un comportamento in curva docile, anche l'assetto promette un'esperienza di guida emozionante. Coniuga la rigidità sportiva con il comfort delle sospensioni nell'uso quotidiano. Il telaio sportivo Porsche Active Suspension Management (PASM) fa parte dell'equipaggiamento di serie. Viene accompagnato da un assetto ribassato di 20 millimetri. A richiesta è disponibile il telaio PASM, che abbassa la carrozzeria di soli dieci millimetri. Sempre di serie sono presenti altri componenti prestazionali come il Porsche Stability Management (PSM) con modalità PSM Sport inseribile separatamente, il pacchetto Sport Chrono con app Porsche Track Precision ulteriormente sviluppata, i supporti adattivi del powertrain Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM) e il Porsche Torque Vectoring (PTV) con differenziale posteriore autobloccante meccanico.

Le sportive a motore centrale si muovono su ruote in lega leggera da 20 pollici in nero satinato lucido con pneumatici High-Performance da 235/35 ZR 20 sull'anteriore e 265/35 ZR 20 sul posteriore. Le ruote lasciano intravedere i dischi perforati e le pinze rosse dell'impianto frenante maggiorato. I freni carboceramici Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) sono ordinabili come optional.

Dettagli neri a contrasto indicano lo stato particolarmente sportivo delle vetture GTS: Riguardano il labbro dello spoiler, la presa d'aria continua nera del rivestimento anteriore Sport Design, i vetri dei fari anteriori e posteriori e la parte inferiore posteriore di nuova conformazione.

Nell'abitacolo, l'Alcantara® scura crea un ambiente sportivo ed elegante. Adorna le fasce centrali dei sedili sportivi Plus di serie nonché la corona del volante, la consolle centrale, la leva del cambio e i braccioli di entrambe le porte. Inoltre, nella 718 Cayman GTS 4.0 riveste i montanti A e il cielo del tetto. Il pacchetto interni GTS opzionale mette un gioco un altro colore: si può scegliere tra rosso carminio e creta. Si può così accentuare il quadrante del contagiri, le cinture di sicurezza, tutte le cuciture decorative incluso l'emblema GTS ricamato nei poggiatesta e la scritta Porsche dei tappetini bordati neri. Gli elementi decorativi e la mascherina della consolle centrale sono in carbonio.

I modelli 718 GTS 4.0 escono di fabbrica con il Porsche Communication Management (PCM) e display touch da 7 pollici ad alta risoluzione, nonché il pacchetto Sport Chrono con app Track Precision ulteriormente sviluppata. Il programma per smartphone derivato dal Motorsport può visualizzare

i dati prestazionali nell'impiego in pista tramite il display PCM e registrarli per una successiva analisi. Il modulo di navigazione online con informazioni in tempo reale sul traffico, il comando vocale e Porsche Connect sono optional, come il sistema BOSE® Surround Sound e il sistema Burmester High-End Surround Sound.

Motore e trasmissione

Propulsore prestazionale da 400 CV dai regimi elevati

Il cuore dei nuovi modelli 718 GTS 4.0 è il motore aspirato a sei cilindri quattro litri. Con una potenza di 294 kW (400 CV), supera di 37 kW (50 PS) i modelli S con motore turbo a quattro cilindri e colpisce per la sua risposta particolarmente diretta e un'erogazione lineare. Il propulsore dei nuovi modelli GTS corrisponde sostanzialmente a quello delle 718 Cayman GT4 e 718 Spyder. Il motore boxer si basa sulla stessa famiglia dei motori dell'attuale serie 911 Carrera. La sua facilità nel salire di giri viene limitata dall'elettronica solo a 7.800 giri/min, mentre la potenza massima è disponibile a 7.000 giri/min. Da 5.000 a 6.500 giri/min, la coppia massima raggiunge un andamento costante di 420 Nm. La trasmissione della forza viene svolta da un cambio manuale a sei rapporti con funzione di accelerazione intermedia dinamica in modalità Sport.

Questo porta ad ottenere valori prestazionali impressionanti. Entrambi i modelli 718 GTS 4.0 raggiungono la loro velocità massima a 293 km/h. Nell'accelerazione da 0 a 100 km/h, la 718 GTS 4.0 con cambio manuale a sei marce è di un decimo più veloce rispetto al modello S con motore turbo e raggiunge la tacca dei 100 km/h in 4,5 secondi. Per lo sprint da 0 a 200 km/h servono 14,1 secondi.

Il boxer a sei cilindri della nuova biposto 718 GTS 4.0 è un performante motore ad elevato numero di giri che si contraddistingue per l'eccezionale efficienza. Deriva direttamente dal quattro litri aspirato della 718 Spyder e 718 Cayman GT4 e beneficia degli innumerevoli sviluppi e tecnologie di questo propulsore che riducono consumi ed emissioni di scarico, come ad esempio il controllo adattivo dei cilindri. Tra 1.600 e 2.500 giri/min e con una richiesta di carico di massimo 100 Nm, questo controllo interrompe temporaneamente il processo di iniezione su una delle due bancate. Il motore gira quindi a tre cilindri per brevi periodi. A carico costante, le bancate cilindri vengono scambiate ogni 20 secondi per garantire l'uniformità di carico e flusso attraverso i catalizzatori. Ad eccezione di un suono leggermente diverso, il conducente non troverà differenze tra attivazione e disattivazione. L'effetto invece è evidente: il controllo adattivo dei cilindri riduce le emissioni di CO₂ fino a undici grammi per chilometro. Può essere disattivato insieme alla funzione Start/Stop.

Iniezione diretta della benzina con iniettori piezoelettrici

La formazione della miscela aria-carburante nelle camere di combustione soddisfa particolari requisiti. Per la prima volta in un motore ad alto numero di giri, sono gli elementi piezoelettrici a svolgere il comando dell'iniezione diretta di carburante (DFI). Aprono gli iniettori posizionati centralmente, espandendosi all'applicazione di una tensione di comando. In assenza di corrente i cristalli si attraggono e gli iniettori richiudono. In questo modo, il processo di iniezione può essere suddiviso con precisione in diverse fasi, il che rende la combustione ancora più esatta. Il carburante finemente polverizzato con una pressione massima della benzina di 200 bar produce un getto ottimizzato, che riduce la formazione di goccioline sulle pareti del cilindro e contrasta la potenziale formazione di fuliggine. L'effetto: il consumo di carburante e le emissioni di scarico diminuiscono, mentre il grado di efficienza del sei cilindri aumenta.

L'impianto ad aspirazione variabile favorisce il rapido scambio del gas nelle camere di scoppio. È caratterizzato da due alette del sistema di risonanza che si aprono singolarmente o congiuntamente in base alla potenza richiesta in modo che la frequenza della colonna d'aria pulsante regoli i giri sulla via della valvola di ingresso. Questo migliora il grado di riempimento dei cilindri e comporta un andamento della coppia più pieno.

Concetto ad elevato numero di giri consolidato

Il concetto a elevato numero di giri del sei cilindri aspirato si basa su intensi sviluppi tecnologici per il motore boxer da quattro litri. Da un punto di vista meccanico, i seguenti componenti forniscono la base per resistere in modo duraturo alle pressioni di picco nei cilindri: un albero motore forgiato in lega di acciaio ad alta resistenza con cuscinetti di biella della dimensione adeguata, bielle dalla geometria ottimizzata e un cuscinetto di banco dell'albero motore generosamente dimensionato del diametro di 67 millimetri. La lubrificazione a carter secco integrata ha lo stesso obiettivo. Consente un'alimentazione ottimale dell'olio anche nelle elevate accelerazioni longitudinali e trasversali. Con la sua centrifuga integrata, la pompa di aspirazione a celle con palette separa l'olio dall'aria. Un separatore d'olio fine riduce anche le emissioni e il consumo di lubrificante. La solida coppa dell'olio in materiale plastico pesa il 36,5 per cento in meno rispetto a una comparabile in ghisa.

Visto il regime elevato, l'azionamento delle valvole è affidato ai bilancieri a rullo con compensazione idraulica del gioco. La gestione elettronica del motore adatta la fasatura dei quattro alberi a camme VarioCam in base alla richiesta di carico, al regime e all'intervallo di temperatura, ad esempio sul lato di scarico, con un campo di regolazione di 30 gradi dell'albero motore. L'effetto: una guidabilità eccellente nonché elevati valori di potenza e spinta nell'intero intervallo di regime.

Sistema di scarico sportivo con filtro antiparticolato per motori a benzina

L'impianto di scarico sportivo con terminali di scarico separati dei modelli 718 GTS 4.0 deriva dalle 718 Cayman GT4 e 718 Spyder. La sua struttura e l'ampia sezione trasversale riducono la contro-pressione dei gas di scarico e agiscono positivamente sullo sviluppo della potenza. Un dettaglio sorprendente è la struttura a sella a forma di ponte del silenziatore principale ora in posizione centrale: il sound distintivo del motore boxer aspirato rimane tale grazie al comando delle alette, soprattutto ai regimi elevati. Completamente variabile e comandato da mappatura, sottolinea l'esperienza di guida emozionante con un sottofondo sonoro carismatico in base alla temperatura del motore e alla richiesta di carico.

Al contempo, l'impianto di scarico sportivo consente l'impiego di un filtro antiparticolato per motori a benzina (OPF). In armonia con il controllo adattivo dei cilindri, gli iniettori piezoelettrici dell'iniezione diretta della benzina ad alta pressione e la funzione Start-Stop, contribuisce in maniera significativa al rispetto della normativa sulle emissioni Euro 6d-Temp. Qui due sonde Lambda controllano la composizione dei gas di scarico singolarmente per ciascun lato dei cilindri tramite una regolazione Lambda a banda larga. Un'ulteriore sonda controlla la conversione delle sostanze pericolose nei catalizzatori. Il necessario processo di rigenerazione dell'OPF avviene indipendentemente e non è percepibile dal conducente.

Cambio manuale a sei marce con volano bmassa di serie

Il cambio manuale a sei marce trasmette la forza del motore aspirato a sei cilindri alle ruote posteriori. La funzione di accelerazione intermedia dinamica migliora la stabilità della vettura nello scalare e riduce l'usura. I movimenti della catena cinematica che possono influire sulla dinamica di guida vengono smorzati dai supporti dinamici del cambio PADM (Porsche Active Drive Mounts). Riducono al minimo la trasmissione di vibrazioni. Il volano bmassa dei modelli 718 GTS 4.0 deriva dalla 911 GT3.

Telaio e sistemi di assistenza

Dinamica di guida per un handling eccezionale

L'approccio marcatamente sportivo dei modelli 718 GTS 4.0 si riflette anche nella dinamica di guida. Sia la Boxster che la Cayman entusiasmano con un handling particolarmente preciso, una sterzata agile e un comportamento in curva docile. Per favorire una praticità incondizionata nell'uso quotidiano, l'assetto di serie rinuncia alla rigidità esasperata della 718 Cayman GT4 ottimizzata per l'impiego in pista. Entrambe le versioni di 718 GTS 4.0 si presentano così come sportive di classe, che combinano alla perfezione la dinamica e il comfort di guida senza compromessi per renderle fruibili sia in pista che nella vita di tutti i giorni.

Con questo spirito, entrambe le varianti di 718 GTS 4.0 escono di fabbrica con telaio sportivo e sistema di sospensioni adattivo Porsche Active Suspension Management (PASM). Abbassa la carrozzeria della Boxster e della Cayman di 20 millimetri. I conducenti più orientati al comfort possono scegliere il telaio sportivo PASM. Abbassa la carrozzeria di dieci millimetri. In combinazione con il moderno layout dell'assetto e l'impianto frenante da alte prestazioni maggiorato si ottiene una spaziosità notevole tra rigidità sportiva e comfort sulle lunghe distanze.

Tra gli altri componenti prestazionali facenti parte della dotazione di serie delle 718 Boxster GTS 4.0 e 718 Cayman GTS 4.0 troviamo il Porsche Stability Management (PSM) con modalità PSM Sport inseribile separatamente, il pacchetto Sport Chrono con app Porsche Track Precision, i supporti adattivi del powertrain Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM) e il Porsche Torque Vectoring (PTV) incluso differenziale posteriore autobloccante meccanico.

Il PSM stabilizza la vettura nella zona limite della dinamica di guida e garantisce quindi un elevato livello di sicurezza. Oltre alla direzione di marcia, alla velocità di marcia e di imbardata, determina anche l'accelerazione laterale. Per piloti ambiziosi, che ad esempio vogliono esplorare ulteriormente i limiti della loro 718 GTS 4.0 in pista, il pacchetto Sport Chrono di serie ha la modalità PSM Sport. Rispetto al sistema completamente attivato, consente uno stile di guida molto più sportivo con

maggiori movimenti di imbardata attorno all'asse verticale e più slittamento sulle ruote motrici prima che il PSM intervenga in protezione. Il risultato è un'esperienza di guida che, in un contesto sicuro, si avvicina ancor più a quella delle corse.

Il pacchetto Sport Chrono stesso affina il talento sportivo della nuova Porsche 718 GTS 4.0 con le impostazioni "Normal", "Sport" e "Sport Plus", nonché "Individual". Si possono attivare tramite il selettore di modalità posizionato ergonomicamente sul volante, senza che il conducente debba staccare le mani dal volante sportivo GT da 360 millimetri di diametro. Qui, i singoli programmi influenzano, tra l'altro, la risposta del motore, il servosterzo e il pedale acceleratore nonché il telaio PASM, il comando delle alette dell'impianto di scarico sportivo, la funzione Start-Stop e lo spoiler posteriore estraibile. Ad esempio, la modalità "Sport Plus" è predestinata per l'impiego della Porsche 718 GTS su un circuito chiuso. La modalità "Individual" consente una configurazione personalizzata. Come parte integrante del pacchetto Sport Chrono troviamo anche l'app Track Precision.

Anche il Porsche Torque Vectoring (PTV) di serie con differenziale posteriore autobloccante meccanico agisce positivamente sulle prestazioni e sul piacere di guida. Affrontando una curva, con una leggera frenata alla ruota posteriore interna viene impresso un movimento rotatorio attorno all'asse verticale della vettura – ciò incrementa la precisione di sterzo e l'agilità. Il bloccaggio trasversale meccanico lascia arrivare più forza motrice alla ruota esterna e migliora quindi la trazione nelle forti accelerazioni in uscita dalle curve strette. Il risultato è una maggiore dinamica longitudinale e trasversale, migliori prestazioni e più piacere di guida.

Un'altra particolarità del pacchetto Sport Chrono sono i supporti dinamici del cambio PADM (Porsche Active Drive Mounts). Minimizzano le oscillazioni di motore e cambio e riducono i movimenti che possono influenzare la dinamica di guida dovuti alla massa complessiva della catena cinematica. In questo modo coniugano i vantaggi legati ai supporti del cambio morbidi e rigidi: un comportamento di guida notevolmente più preciso e stabile nelle curve veloci e nelle variazioni di carico, nonché un comfort eccellente sulle strade sconnesse.

Come gli modelli altri 718, anche la GTS 4.0 beneficia di uno sterzo elettromeccanico. Rispetto alla generazione precedente di Cayman e Boxster, è diventato più diretto del 10% e influenza positivamente l'agilità. La scatola sterzo deriva dalla 911 Turbo, mentre il design del volante sportivo GT da 360 millimetri si rifà a quello della 918 Spyder.

Impianto frenante sovradimensionato

Con il suo effetto di decelerazione potente e prolungato, il prestazionale impianto frenante maggiorato in ghisa grigia sottolinea il carattere sportivo dei modelli 718 GTS 4.0. Nelle pinze dell'asse anteriore, sei pistoncini premono le pastiglie contro i dischi, mentre dietro sono montate pinze a quattro pistoncini. I dischi freno hanno un diametro di 350x34 millimetri sull'anteriore e 330x28 sul posteriore. Sono perforati e ventilati, per dissipare al meglio il calore che si genera. In aggiunta, Porsche equipaggia i modelli 718 con il freno multicollisione. Può ridurre la gravità di un impatto conseguente, frenando automaticamente la vettura dopo la prima collisione con attivazione di airbag. In opzione, per i modelli 718 GTS 4.0 è possibile scegliere i freni carboceramici Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Sull'asse anteriore combina dischi freno da 350x34 millimetri con pinze fisse a sei pistoncini verniciate in giallo. Dietro vengono impiegate pinze fisse a quattro pistoncini da 350x28 millimetri. La 718 GTS 4.0 esce di fabbrica con ruote in lega leggera da 20 pollici in nero satinato lucido. Pneumatici sportivi specifici da 235/35 ZR 20 davanti e 265/35 ZR 20 dietro garantiscono il grip con la strada.

Design ed equipaggiamento interno

Sportività sovrana in confezione esclusiva

Le 718 GTS 4.0 biposto esprimono la loro particolare sportività con elementi di design finemente accentuati. Come d'abitudine nei modelli GTS di Porsche, i dettagli neri svolgono un ruolo importante. Così, lo specifico rivestimento del frontale Sport Design parzialmente verniciato in nero con il suo labbro dello spoiler e la presa d'aria continua scura conferiscono un effetto ancor più poderoso. Note particolari vengono date anche dai fari bi-xeno con luci frontali oscurate. Possono essere integrati dal Porsche Dynamic Light System (PDLS) o – in combinazione con i fari principali a LED – dal PDLS Plus. Ruote in lega leggera da 20 pollici in nero satinato lucido nel design a dieci razze caratterizzano la vista laterale. Offrono un colpo d'occhio sulle pinze verniciate in rosso o, in combinazione con i freni carboceramici, in giallo. Sul retro, il nuovo impianto di scarico sportivo ripreso dalle 718 Spyder e 718 Cayman GT4 è una caratteristica distintiva. I suoi terminali separati incorniciano la parte inferiore posteriore ridisegnata in color nero, come la scritta "718 Boxster GTS" o "718 Cayman GTS", anch'essa nera. I gruppi ottici posteriori a LED scuri e la scritta nera "GTS 4.0" sulle porte completano l'aspetto.

L'elegante Alcantara® dona agli interni dei modelli Porsche 718 GTS 4.0 un ambiente sportivo. In nero, adorna le fasce centrali dei sedili sportivi Plus regolabili elettricamente su due posizioni e la corona del volante, la consolle centrale e la leva del cambio, nonché i braccioli e l'impugnatura di apertura delle porte. Inoltre, nella 718 Cayman GTS 4.0 riveste il lato interno dei montanti A e il cielo del tetto. Anche i quadranti degli strumenti rotondi sono in nero. A contrasto sono presenti listelli ed elementi decorativi in argento lucido. Su richiesta si possono avere anche in alluminio anodizzato nero spazzolato. L'emblema GTS si trova sul contagiri, nonché ricamato in nero sui poggiatesta. I listelli battitacco riportano le denominazione modello "Boxster GTS" o "Cayman GTS". All'accensione, anche lo schermo TFT del Porsche Communication Management (PCM) di serie saluta i passeggeri con la scritta GTS.

Il pacchetto interni GTS opzionale mette un gioco un altro colore di contrasto. Si può scegliere tra rosso carminio o creta per il quadrante del contagiri e le cinture di sicurezza, tutte le cuciture decorative incluso l'emblema GTS ricamato sui poggiatesta e la scritta Porsche dei tappetini bordati neri. I listelli e gli elementi decorativi, nonché la mascherina della consolle centrale sono in carbonio.

Porsche Communication Management: Infotainment facile da utilizzare

Anche i modelli 718 GTS 4.0 escono di fabbrica con il Porsche Communication Management (PCM). Il modulo di navigazione online, il comando vocale e Porsche Connect sono optional. Il PCM dispone di un display touch da 7 pollici ad alta risoluzione con sensore di prossimità integrato. Come uno smartphone, lo si può utilizzare in tutta facilità e comodità con gesti multi-touch. Telefoni cellulari e smartphone si possono connettere anche Wi-Fi tramite il modulo opzionale Connect Plus. Per una navigazione affidabile sono disponibili a richiesta le informazioni sul traffico in tempo reale. Offrono una panoramica veloce sulla situazione del traffico e permettono l'adattamento dinamico del percorso. Sono inoltre disponibili altri servizi Porsche Connect. Una panoramica dettagliata dei servizi Connect per ogni Paese e ogni vettura è riportata sul sito www.porsche.com/connect.

Il divertimento musicale nella Porsche 718 GTS 4.0 può essere ulteriormente aumentato a richiesta. Così il sistema BOSE® Surround Sound dispone di dieci canali amplificati e dieci altoparlanti, tra cui anche un woofer da 100 Watt ad alte prestazioni brevettato. Grazie al controllo completamente attivo, ogni singolo altoparlante viene adattato in modo ottimale all'abitacolo della vettura. La potenza complessiva del sistema è di 505 Watt. Prestazioni audio di qualità ancora superiore le offre il sistema Burmester High-End Surround Sound appositamente sviluppato per la Porsche 718. I suoi dodici altoparlanti, che complessivamente raggiungono una superficie della membrana pari a 1.340 cm², comprendono anche un subwoofer attivo con amplificatore in classe D da 300 Watt. La risposta in frequenza varia da 35 Hz a 20 kHz. Dodici canali di amplificazione raggruppano la sua potenza totale a 821 watt.

Sistemi di assistenza opzionali – più sicurezza per maggiori prestazioni

Già nell'allestimento di serie, i modelli 718 GTS 4.0 dispongono di progrediti sistemi di sicurezza, come il freno multicollozione. Il sistema è in grado di ridurre la gravità di un impatto conseguente, frenando automaticamente la vettura dopo la prima collisione. Con il Porsche Stability Management (PSM), la sportiva a motore centrale rimane gestibile in sicurezza anche al limite. Il Tempostat disponibile a richiesta frena moderatamente quando viene superata la velocità prestabilita in una pendenza. L'assistente per i cambi di corsia aumenta la sicurezza nelle superstrade a più corsie e autostrade. Il sistema utilizza i sensori radar nella parte posteriore per monitorare l'area dietro alla vettura e il punto

cieco a partire da 15 km/h. Con velocità tra 30 e 250 km/h, l'assistente utilizza una luce di avvertimento nel triangolo dello specchietto per informare sui veicoli che si avvicinano da dietro o si muovono nel punto cieco. Se nel frattempo il conducente aziona l'indicatore di direzione o il sistema rileva un cambio di corsia, il segnale di avvertimento si accende. L'assistente per i cambi di corsia aumenta il comfort e la sicurezza, soprattutto in autostrada. Non interferisce con la guida della vettura e può essere disattivato in qualsiasi momento.

Nuova app Community: "Roads by Porsche"

ROADS è la nuova community online per tutti gli appassionati di automobili che mette in collegamento gli amanti delle quattro ruote di tutto il mondo per condividere la loro passione per la guida, indipendentemente da marche e modelli. L'app gratuita permette di trovare strade affascinanti in ogni angolo del mondo e semplifica la pianificazione dei tuoi prossimi viaggi.

Quasi 100.000 persone di più di 56 Paesi diversi, ma accomunate dalla stessa passione, condividono i propri itinerari con l'obiettivo di generare il catalogo di strade creato dagli utenti più grande del mondo. Grazie alla navigazione in-app su misura supportata da Apple CarPlay, ROADS offre una comoda navigazione vocale. Il generatore di itinerari consente di creare in modo semplice e rapido percorsi affascinanti tra il punto di partenza e la destinazione selezionati. La rivista digitale integrata DESTINATIONS offre storie esclusive per automobilisti appassionati e mostra luoghi unici da cui trarre ispirazione per il tuo prossimo viaggio.

ROADS è un'app per chiunque ami guidare e può essere scaricata gratuitamente dall'AppStore.

Highlight

Macan GTS

La Macan più sportiva.

La nuova Macan GTS colma la lacuna presente tra i modelli S e Turbo e, grazie all'aspetto esclusivo e all'approccio altamente dinamico, è particolarmente votata alla sportività e alle prestazioni.

Esperienza di guida emozionante.

Con il motore biturbo V6 da 2,9 litri, la nuova Macan GTS sviluppa 15 kW (20 CV) e 20 Nm in più rispetto al modello precedente. La corposa erogazione di potenza è accompagnata acusticamente dall'impianto di scarico sportivo di serie.

Dinamica longitudinale e trasversale derivata direttamente dalle auto sportive.

Il Porsche Suspension Management (PASM) di serie con l'assetto ribassato di 15 mm e il generoso impianto frenante assicura un comportamento di guida stabile e altamente dinamico.

Aspetto indipendente.

Il look della nuova Macan GTS è indipendente, sportivo ed esclusivo. Il pacchetto Sport Design è caratterizzato da elementi sportivi ed anche l'abitacolo colpisce per l'impatto visivo e l'esclusività particolari dei numerosi dettagli in Alcantara®.

Elementi specifici GTS.

Tipici della serie GTS sono anche gli elementi sulla grembialatura anteriore e nel frontale, i cerchi RS Spyder Design da 20 pollici, lo spoiler sul tetto, i listelli decorativi dei finestrini e le scritte nere nella parte posteriore. I fari principali a LED e la fascia luminosa posteriore a LED sono oscurati.

Versione breve

La nuova Macan GTS completa la serie dei SUV compatti

Porsche completa la serie Macan con un modello marcatamente sportivo. La nuova Macan GTS entra in scena con un motore sportivo, un telaio orientato alle prestazioni, un design esclusivo e un equipaggiamento impreziosito. Il propulsore biturbo V6 da 2,9 litri eroga 280 kW (380 CV) – un aumento di 15 kW (20 CV) rispetto al modello precedente. In combinazione con il cambio a doppia frizione PDK di nuova taratura e il pacchetto Sport Chrono opzionale, la Macan GTS scatta da zero a 100 km/h in 4,7 secondi. Così è tre decimi più veloce di prima. La velocità massima è di 261 km/h.

La nuova arrivata nella famiglia dei SUV compatti Porsche si aggiudica la sigla GTS, che sta per Gran Turismo Sport, grazie anche alla sua eccezionale dinamica di guida. Il telaio, che abbassa di 15 millimetri la carrozzeria, abbinato alla regolazione specifica delle sospensioni Porsche Active Suspension Management (PASM) consente una dinamica trasversale ancora maggiore. Come opzione sono disponibili le sospensioni pneumatiche adattive con ulteriore abbassamento di dieci millimetri. In abbinamento alle ruote in design RS Spyder da 20 pollici di serie e ai freni sovradimensionati in ghisa grigia (dischi da 360x36 millimetri davanti e 330x22 millimetri dietro), la nuova Macan GTS colpisce per l'agilità e la reattività di una vera vettura sportiva. A richiesta, la decelerazione può essere ulteriormente migliorata grazie al Porsche Surface Coated Brake (PSCB) con rivestimento in carburo di tungsteno o ai freni ceramici Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Acusticamente, il piacere di guida nella nuova Macan GTS è accompagnato dall'impianto di scarico sportivo specifico GTS di serie. La fonte dell'esperienza sonora è il motore V6 da 2,9 litri, dove il cosiddetto Central Turbo Layout con i due turbocompressori disposti nella V dei cilindri consente una risposta particolarmente diretta. La coppia massima di 520 Nm (+20 Nm) è disponibile in un ampio intervallo da 1.750 a 5.000 giri/min. Secondo il ciclo NEDC, il modello Macan più sportivo consuma 9,6 litri di carburante per 100 chilometri.

La nuova Macan GTS sottolinea la sua posizione eccezionalmente sportiva anche visivamente. Il pacchetto Sport Design di serie con il nuovo rivestimento anteriore e posteriore, nonché le marcate minigonne laterali le conferiscono un aspetto esclusivo. La grembialatura anteriore e il muso mettono

in rilievo gli elementi verniciati in nero – una caratteristica distintiva di tutti i modelli GTS di Porsche. Anche i fari principali a LED con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) e i fari posteriori tridimensionali con fascia luminosa a LED sono oscurati. A richiesta sono ordinabili i fari principali a LED neri con PDLS Plus. L'abbassamento di 15 millimetri, le ruote nel design RS Spyder da 20 pollici in nero satinato brillante, le pinze freno rosse e i listelli decorativi in nero lucido sottolineano l'aspetto performante. Il colore nero conferisce accenti anche sul retro: la mascherina del diffusore e i terminali dell'impianto di scarico sportivo di serie sono verniciati in scuro.

Materiali pregiati come l'Alcantara® sulle fasce centrali dei sedili, sul bracciolo della consolle centrale e sui pannelli delle porte, nonché l'alluminio spazzolato rendono visibile e tangibile l'aspetto sportivo ed elegante della Macan GTS nell'abitacolo. Il volante sportivo multifunzione con paddle e corona in pelle liscia fa parte della dotazione di serie, così come i sedili sportivi esclusivi GTS con regolazione a 8 vie e accentuazione dei fianchi per un sostegno stabile nelle curve dinamiche. Gli interni in pelle GTS rosso carminio o creta con altre parti in Alcantara® e ulteriori accenti cromatici, il sistema BOSE® Surround Sound e il nuovo vano per smartphone con funzione di carica induttiva sono altri esempi delle numerose opzioni di personalizzazione. Il Tempostat di regolazione della distanza con assistente per la guida in colonna, il ParkAssistant con telecamera posteriore e Surround View, un parabrezza riscaldabile e lo ionizzatore soddisfano il desiderio di sicurezza e comfort.

Motore e trasmissione

Motore biturbo dalla risposta particolarmente reattiva

Con il motore biturbo da 2,9 litri, la Macan GTS adotta il propulsore V6 dal potenziale prestazionale più elevato. Viene impiegato in vari stadi di potenza anche nella Macan Turbo, nonché nelle Cayenne e Panamera. Nella nuova Macan GTS, questo propulsore dal regime elevato sviluppa 280 kW (380 CV), vale a dire 15 kW (20 CV) in più rispetto al motore turbo da tre litri del modello precedente. La coppia massima è di 520 Nm (+20 Nm) in un intervallo ampio e ben sfruttabile compreso tra 1.750 e 5.000 giri/min. Con il pacchetto opzionale Sport Chrono, la Macan GTS accelera da zero a 100 km/h in 4,7 secondi e raggiunge una velocità massima di 261 km/h.

Il motore è caratterizzato da numerose tecnologie innovative. L'ottimizzazione riguarda soprattutto il processo di combustione con iniettore centrale, il cambio di carica e la sovralimentazione. Come tutti i motori a V di Porsche, il motore è concepito nel cosiddetto Central-Turbo-Layout, con i turbocompressori collocati all'interno della V dei cilindri. Il vantaggio: i corti tratti di scarico fra camere di scoppio e turbocompressori garantiscono una risposta del motore estremamente reattiva. Il conducente beneficia quindi di un comportamento spiccatamente dinamico della vettura.

I supporti motore ottimizzati con un cosiddetto supporto per la dinamica di marcia prevedono anche un collegamento del motore al telaio ulteriormente migliorato, mentre lo sterzo risulta più diretto e agile. Un importante passo avanti per questa Macan GTS marcatamente sportiva: nelle accelerazioni in uscita di curva, il SUV acquista maggiore stabilità e può sfruttare in modo più controllato le reazioni laterali degli pneumatici.

La forza motrice continua ad essere trasmessa dal cambio a doppia frizione a sette rapporti PDK e dal Porsche Traction Management (PTM) con trazione integrale intelligente. Nella modalità Sport il cambio risulta più reattivo e assicura innesti estremamente rapidi. In combinazione con il pacchetto Sport Chrono opzionale, sono possibili ulteriori modulazioni. Nella modalità Normal, il PDK offre cambiate veloci e confortevoli nelle marce superiori, a tutto vantaggio dei consumi e del comfort nei lunghi tragitti. In abbinamento al Tempostat di regolazione della distanza, il PDK contempla anche la modalità veleggiamento, che riduce ulteriormente il consumo di carburante nell'utilizzo reale.

Con il pacchetto Sport Chrono, nella Macan GTS le modalità di guida si possono comandare con l'interruttore Mode integrato sul volante. Oltre alle modalità di guida "Normal", "Sport" e "Sport Plus", si può selezionare anche la modalità "Individual", che permette al conducente di salvare il proprio setup personalizzato e richiamarlo direttamente girando l'interruttore Mode. Premendo il pulsante Sport Response al centro dell'interruttore Mode, si può portare all'estremo la risposta della Macan GTS per 20 secondi, sfruttando immediatamente le massime prestazioni della vettura. Il più sportivo tra i SUV compatti trasforma i comandi dell'acceleratore in reazioni istantanee e raggiunge più rapidamente l'accelerazione ottimale.

In abbinamento al pacchetto Sport Chrono opzionale, il Porsche Stability Management (PSM) è ampliato con la modalità "PSM Sport". Questa taratura particolarmente sportiva permette ai conducenti più smaliziati di portare la Macan GTS ancora più vicina al limite. Il PSM rimane comunque sempre attivo. La modalità "PSM Sport" può essere attivata indipendentemente dalla modalità di guida selezionata.

Telaio e sistemi per la dinamica di guida

Taratura sportiva con assetto ribassato

La grande forza della nuova Macan GTS risiede nella dinamica trasversale: Grazie al Porsche Active Suspension Management di serie con abbassamento di 15 millimetri, questo SUV compatto colpisce per l'handling di una vettura sportiva. Molle in acciaio, sistema di sospensioni attivo e stabilizzatori sono stati completamente rivisti e riadattati. Ciò significa ancora più piacere di guida, grazie a una maggiore neutralità a parità di stabilità e un migliore comfort. La nuova Macan GTS ha di serie ruote in design RS Spyder da 20 pollici con pneumatici misti. Gli pneumatici appositamente sviluppati contribuiscono al miglioramento delle caratteristiche prestazionali. Per aumentare ulteriormente la dinamica è possibile scegliere come optional il Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) e le sospensioni pneumatiche regolabili in altezza. Contrariamente agli altri modelli Macan, nella GTS questo assetto è associato esclusivamente con un ulteriore abbassamento di 10 millimetri.

Potente impianto frenante per decelerazioni sicure

Di serie, la Macan GTS dispone di un potente impianto frenante in ghisa grigia, con dischi da 360 millimetri sull'anteriore (330 millimetri sul posteriore) e pinze verniciate in rosso, che assicura una decelerazione sicura. Per gli ambiziosi conducenti sportivi, Porsche offre inoltre due impianti frenanti opzionali, concepiti per sollecitazioni continue e di particolare intensità. Il Porsche Surface Coated Brake (PSCB), grazie a un rivestimento al carburo di tungsteno sui dischi consente una risposta più rapida, maggiori valori di attrito, un'usura ridotta e fino al 90% di polvere dei freni in meno rispetto ai tradizionali freni in ghisa grigia. Anche se fortemente sollecitato, questo impianto frenante ad elevate prestazioni, disponibile a livello mondiale solo con Porsche, garantisce un comportamento in frenata stabile. Peculiarità del PSCB sono i dischi dei freni lucidi e le pinze verniciate di bianco. Inoltre, è possibile scegliere i freni carboceramici Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Design ed equipaggiamento

Aspetto caratteristico con pacchetto Sport Design

Il carattere sportivo della Macan GTS si riflette anche nell'abitacolo. Il nuovo modello beneficia di un equipaggiamento di serie impreziosito. Quando si entra, i listelli battitacco in alluminio spazzolato con scritta nera "Macan GTS" chiariscono che si tratta di una vettura particolarmente sportiva. Il pacchetto interni con alluminio spazzolato nero offre un contrasto sportivo ed emana un aspetto di alta qualità. Anche il contagiri è nero e riporta una scritta "GTS". Oltre al volante sportivo multifunzione con paddle di serie, a richiesta è disponibile il volante multifunzione GT con corona in Alcantara® o pelle incluso riscaldamento.

I sedili sportivi GTS regolabili su otto posizioni offrono un sostegno laterale ottimale

I sedili sportivi GTS a regolazione elettrica su otto posizioni disponibili in esclusiva per la versione Gran Turismo Sport per conducente e passeggero dispongono di una speciale imbottitura dei fianchi. Offrono così un'ottimale sostegno laterale anche nelle curve dinamiche. La scritta "GTS" sui poggiatesta anteriori e sui sedili posteriori esterni sottolinea l'esclusività. Nella Macan GTS, le parti in Alcantara® sulle fasce centrali dei sedili, sul bracciolo della consolle centrale e sui pannelli delle porte sono già di serie. A richiesta si può avere anche il cielo in Alcantara®.

L'abitacolo può essere reso ancora più esclusivo con il pacchetto interni GTS opzionale nei colori rosso carminio o creta. Include, tra l'altro, scritte ricamate nei rispettivi colori sui poggiatesta anteriori e posteriori esterni. In questi sedili, anche le cinture di sicurezza sono cromaticamente abbinata. Inoltre, il quadrante del contagiri, le cuciture decorative sui sedili, la consolle centrale, la parte superiore del cruscotto, nonché i rivestimenti delle porte e i tappetini hanno lo stesso colore.

Numerose altre opzioni di equipaggiamento sono disponibili per la personalizzazione. Il Porsche Communication Management (PCM) di serie con touchscreen Full-HD da 10,9 pollici si può integrare a richiesta con il sistema BOSE® Surround Sound. I suoi 14 altoparlanti vengono gestiti da 14 canali amplificati con una potenza complessiva pari a 665 Watt. Come per gli altri modelli Macan, il PCM prevede una navigazione online con informazioni sul traffico in tempo reale tramite Here Cloud, predi-

sposizione per cellulare, due interfacce audio, nonché un comando vocale intelligente. L'allestimento di serie include anche il Porsche Connect Plus con modulo telefono LTE e scheda SIM integrata e un lettore per scheda SIM, l'hotspot Wi-Fi e numerosi servizi Porsche Connect.

L'app Porsche Car Connect offre l'accesso a determinate funzioni della vettura tramite smartphone. Ad esempio i Security Services, che aiutano a proteggere la vettura dai furti e, nel peggiore dei casi, ritrovarla. Bloccaggio remoto, chiamata di emergenza in caso di panne e allarme airbag aumentano ulteriormente la sicurezza. Il ricco elenco di allestimenti opzionali comprende anche un vano per smartphone con ricarica induttiva secondo lo standard Qi. Se lo si desidera, il comfort può essere aumentato da un parabrezza riscaldabile e uno ionizzatore che, assieme al filtro per polveri sottili di serie, contribuisce a migliorare la qualità dell'aria nell'abitacolo. Inoltre, la Macan GTS può essere equipaggiata con l'assistente per la guida in colonna, il ParkAssistant con telecamera posteriore e Surround View.

Sistemi di assistenza e comfort

Maggior supporto per il conducente

Nell'ambito dell'aggiornamento modello, Porsche ha ampliato l'offerta di sistemi di assistenza per la Macan. Di cui beneficia anche la nuova Macan GTS. Sensori potenti, elaborazione di dati e immagini offrono nuove funzioni. Come sempre, sono disponibili optional come l'assistente di mantenimento corsia, l'assistente per i cambi di corsia e l'indicatore dei limiti di velocità. Il Tempostat di regolazione della distanza è stato ulteriormente perfezionato per l'assistente per la guida in colonna.

Con l'ausilio del sensore radar collocato al centro della presa d'aria centrale, il sistema monitora la distanza dai veicoli che precedono e la adatta automaticamente. Vengono inoltre rilevati i veicoli che arrivano in diagonale dalla corsia vicina alla propria. Se necessario, il sistema frena fino all'arresto della vettura in caso di pericolo con un veicolo che precede. La funzione Stop-and-go permette alla vettura di ripartire autonomamente dopo l'arresto in seguito a una frenata. Se la vettura rimane ferma per più di tre secondi, per ripartire è sufficiente schiacciare leggermente l'acceleratore oppure riprendere la leva sul piantone dello sterzo.

Nuovo assistente per la guida in colonna a supporto della guida nel traffico congestionato

L'assistente per la guida in colonna amplia la funzione Stop-and-Go con un supporto alla sterzata. I sensori radar e video ottimizzati del sistema riconoscono le strisce di demarcazione della carreggiata e i veicoli che precedono nella propria corsia e in quelle vicine nell'intervallo di velocità da 0 a circa 60 km/h. Attivando il sistema, la vettura corregge automaticamente le manovre mantenendosi in carreggiata. Durante la guida in coda o nel traffico che si muove a basse velocità, questa funzione riduce notevolmente lo stress per il conducente e aumenta in modo considerevole il comfort alla guida. Parte integrante del Tempostat di regolazione della distanza, e di conseguenza anche dell'assistente per la guida in colonna, è l'assistente di avvertimento e frenata, che riduce il rischio di collisioni con veicoli e pedoni. Con l'ausilio della telecamera anteriore, al primo livello, il sistema avverte il conducente visivamente e acusticamente quando veicoli o pedoni si trovano nell'area di collisione. A un secondo livello, in presenza di veicoli il sistema avvisa con una frenata quando la vettura vi si avvicina troppo veloce-

mente. Poi, se necessario, viene intensificato l'intervento frenante del conducente fino all'arresto della vettura. Se il conducente non reagisce, viene attivata una frenata d'emergenza automatica per evitare le conseguenze di una collisione.

Porsche supporta il conducente della nuova Macan nella guida quotidiana con un sistema di assistenza al parcheggio regolabile su tre livelli. Il ParkAssistant anteriore e posteriore opzionale informa il conducente mediante segnali visivi e acustici nelle operazioni di manovra e parcheggio. Riceve i segnali dai sensori a ultrasuoni posti nella parte anteriore e posteriore della vettura. Il sistema ParkAssistant può essere integrato con la telecamera posteriore, disponibile come optional, che aiuta il conducente nelle operazioni di manovra riproducendo sul display del PCM un'immagine a colori con linee di riferimento dinamiche e distanze dai potenziali ostacoli. Mediante quattro telecamere singole, il sistema ParkAssistant con Surround View offre una panoramica a 360°, facilitando così notevolmente il parcheggio e le manovre. La rappresentazione sullo schermo del Porsche Communication Management ha ora una risoluzione quasi raddoppiata, così da rendere l'immagine notevolmente più nitida.

Un programma graduale di vetture opzionali offre l'opportunità di adattare il comfort della Macan alle esigenze personali. Per la prima volta tra gli optional del SUV compatto è disponibile un parabrezza riscaldabile, nel quale è integrata una speciale pellicola, senza fili riscaldanti visibili. Inoltre, nella Macan può essere installata la vetratura isolante termoacustica opzionale in vetro stratificato riprogettata. Una nuova pellicola acustica all'interno della struttura del vetro stratificato migliora tre caratteristiche essenziali: i raggi UV dannosi vengono bloccati quasi al 100%, i rumori provenienti dall'esterno vengono ulteriormente ridotti e aumenta la protezione contro le effrazioni.

Su richiesta, la vetratura isolante termoacustica può essere combinata con i cristalli Privacy. Con questa opzione di allestimento, anch'essa disponibile separatamente, tutti i finestrini posti dietro al montante centrale sono oscurati. La tonalità scura fa scendere la luce visibile a meno del 20% per i cristalli laterali posteriori (meno del 30% in combinazione con la vetratura isolante termoacustica) e meno del 30% per il lunotto. Per migliorare ulteriormente la sfera privata, i cristalli Privacy possono essere integrati con tendine parasole avvolgibili per i finestrini laterali posteriori.

Storia

La storia GTS risale alla 904 Carrera GTS

Tutti i modelli GTS nelle diverse serie Porsche condividono un denominatore comune: sono tra le vetture più sportive, dinamiche ed emozionanti del loro segmento. Nel 2015 la versatilità dei modelli GTS si è estesa per la prima volta su cinque serie di modelli in nove differenti versioni – a due o quattro porte, con tetto rigido o come Cabriolet, con cambio manuale o PDK. Nella nuova 718 GTS 4.0 si intersecano due storici filamenti di DNA di Porsche. Concettualmente e creativamente, la famiglia di sportive a due porte riprende elementi delle iconiche auto da corsa a motore centrale 550 Spyder (1953), 718 GTR Coupé (1962) e 904 Carrera GTS (1963) – le loro forme e proporzioni trovano la loro moderna interpretazione nelle 718 Boxster e Cayman. Al contempo, la Carrera GTS progettata da Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche, che per motivi legati alla protezione del marchio non si è potuta chiamare ufficialmente 904, è considerata la capostipite della linea GTS di Porsche.

Anzitutto, l'abbreviazione di Gran Turismo Sport ha riscritto la storia delle corse e decorato la 924 Carrera GTS del 1980. La serie evoluta di soli 1.121 chilogrammi della 924 Carrera GT limitata a 406 unità con motore turbo a due litri, erogava 245 CV e arrivava a 250 km/h. L'omologazione dei 50 esemplari per la circolazione stradale è stata possibile tramite collaudo singolo. Era anche disponibile una versione esclusivamente da gara con 375 CV e come variante da rally da 280 CV. L'auto da rally, con la quale Walter Röhrl fece scalpore nel campionato tedesco del 1981, era d'altra parte una 924 Carrera GTS da rally sviluppata a Weissach.

La sigla GTS è oggi sinonimo di tuttofare sportive in ogni serie e le differenzia quindi dalle vetture ad alte prestazioni e GT. Con questo spirito, la 928 GTS ha fatto la sua comparsa nel 1992. Disponeva di un otto cilindri a quattro valvole da 5,4 litri, con cui la sportiva Transaxle raggiunse l'apice della storia del modello. Erogava una potenza di 350 CV e si poteva abbinare a un cambio manuale a 5 rapporti o a un cambio automatico a 4 rapporti. La 928 GTS scattava da 0 a 100 km/h in meno di sei secondi e raggiungeva i 275 km/h. Con lei, nel 1995 si concluse la storia della 928.

Dodici anni dopo, nel 2007, la Cayenne GTS con un motore aspirato V8 fornì la cianografia per molti altri modelli GTS di Porsche. 430 CV e un assetto divenuto più rigido donano alla quattro porte una dose extra di sportività. Un look con molti elementi di design neri e un'acustica appropriata ne sottolineano l'aspetto. A partire dal 2012 lo scettro passa alla nuova Cayenne GTS. Con 309 kW (420 CV) era di nuovo più potente di qualsiasi altro modello a motore aspirato di SUV sportivo dell'epoca.

Nel 2010 seguì per la prima volta una 911 Carrera GTS. Con 300 kW (408 CV) di potenza, servì da collegamento tra i modelli Carrera, Turbo e GT della 911 di generazione 997. Disponibile come Coupé e Cabriolet, nonché con trazione posteriore e integrale, ma sempre con la carrozzeria allargata di 44 millimetri della variante S. Già allora il labbro dello spoiler anteriore e le pinze rosse facevano parte delle caratteristiche visive. Un'altra peculiarità: le sue ruote in lega leggera da 19 pollici disponevano di un bloccaggio centrale, utilizzato anche nel mondo delle corse. Dal 2014, seguendo lo stesso principio, Porsche offrì anche per la generazione 991 una 911 Carrera GTS, disponibile come Coupé e Cabriolet nonché per la prima volta come Targa. La potenza del suo motore boxer a sei cilindri da 3,8 litri sale a 316 kW (430 CV).

La terza famiglia di modelli che Porsche ha arricchito con una variante GTS è stata la berlina sportiva Panamera nel 2011. Qui, un V8 da 4,8 litri da 316 kW (430 CV) in combinazione con il PDK a sette rapporti garantiva un temperamento sportivo e una velocità massima di 288 km/h. La Panamera GTS a trazione integrale ha colmato il divario tra la Panamera S da 380 CV e la Panamera Turbo da 500 CV. Dopo il restyling di prodotto raggiunse i 324 kW (440 CV). Dal 2018, la Panamera GTS di seconda generazione è disponibile con un motore biturbo V8 da quattro litri. Sviluppa una potenza di 338 kW (460 CV) sulle quattro ruote motrici e, oltre alla Panamera GTS, spinge anche la Panamera GTS Sport Turismo.

Nella famiglia Macan entra a far parte una variante GTS per la prima volta nel 2015. Con 265 kW (360 CV), un assetto più rigido e una velocità massima di 256 km/h si è affermata come la versione di serie più sportiva del SUV compatto. Ora segue il nuovo modello – con prestazioni di guida migliorate in ogni aspetto.

Un anno prima, nel 2014, la filosofia GTS aveva già raggiunto la Porsche Boxster aperta e la Coupé Cayman. Per la prima volta dalla Porsche 904 Carrera GTS, ancora una volta un'auto sportiva a motore centrale ha contraddistinto il marchio. Il suo potente boxer a sei cilindri da 3,4 litri e 250 kW (340 CV) ha fatto sì che la due posti in combinazione con il cambio a doppia frizione Porsche PDK accelerasse in 4,9 secondi da 0 a 100 km/h e consentisse velocità massime tra 281 e 285 km/h. Dal 2017, nel modello successore batteva un cuore sovralimentato: La Porsche 718 GTS venne lanciata con un motore turbo a quattro cilindri da 2,5 litri. Nel 2020, la 718 GTS 4.0 con motore boxer a sei cilindri dai regimi elevati ad aspirazione libera e 294 kW (400 CV) ha aperto il capitolo successivo nella storia GTS di Porsche. La variante turbo rimane disponibile per il mercato cinese.