I nuovi modelli 911 GTS

Cartella stampa

**Sommario**

[Consumi ed emissioni 3](#_Toc80889332)

[Caratteristiche principali](#_Toc80889333)

[I nuovi modelli Porsche 911 GTS 4](#_Toc80889334)

[La famiglia di successo della Porsche 911 cresce di cinque varianti di modello](#_Toc80889335)

[Più dinamica che mai: i nuovi modelli Porsche 911 GTS 7](#_Toc80889336)

[Il design degli esterni](#_Toc80889337)

[Con numerosi accenti neri 11](#_Toc80889338)

[Il design degli interni](#_Toc80889339)

[Race-Tex nero e sedili sportivi Plus di serie 12](#_Toc80889340)

[La logica di comandi e di visualizzazione](#_Toc80889341)

[PCM ora anche con Android Auto 14](#_Toc80889342)

[La trazione](#_Toc80889343)

[Più potente che mai 16](#_Toc80889344)

[Il telaio](#_Toc80889345)

[Numerose caratteristiche della 911 Turbo 19](#_Toc80889346)

[Il pacchetto in struttura leggera](#_Toc80889347)

[Meno peso, portanza ridotta, suono senza filtri 22](#_Toc80889348)

[I sistemi di assistenza e comfort](#_Toc80889349)

[Più sicuro per la guida quotidiana 23](#_Toc80889350)

[La storia](#_Toc80889351)

[Aspetto sorprendente e prestazioni convincenti 26](#_Toc80889352)

Consumi ed emissioni

**dei modelli 911 GTS**

NEDC:

consumo di carburante combinato 10,7 - 9,7 l/100 km; emissioni di CO2 combinate 243 - 221 g/km

WLTP:

consumo di carburante combinato 11,4 - 10,4 l/100 km; emissioni di CO2 combinate 259 - 236 g/km

I valori indicati relativamente a consumi ed emissioni sono stati rilevati secondo le procedure di misurazione prescritte dalla legge. Tutti i nuovi veicoli offerti da Porsche sono omologati secondo il WLTP, per questo motivo i valori NEDC forniti derivano dai valori WLTP.

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, Hellmuth-Hirth-Straße 1, 73760 Ostfildern.

Caratteristiche principali

I nuovi modelli Porsche 911 GTS

* **Cinque modelli particolarmente sportivi.**

Con i modelli sportivi GTS, la gamma 911 gode di un'interessante crescita a circa due anni e mezzo dal lancio sul mercato della 992. Sono disponibili cinque varianti:

* + 911 Carrera GTS con trazione posteriore, come Coupé e Cabriolet
	+ 911 Carrera 4 GTS con trazione integrale, come Coupé e Cabriolet, e la
	+ 911 Targa 4 GTS con trazione integrale.
* **Più potente e più dinamico che mai.**

Il motore boxer turbo a sei cilindri da tre litri della nuova 911 GTS produce 353 kW (480 CV), 22 kW (30 CV) in più rispetto al suo predecessore e all'attuale 911 Carrera S. La coppia massima è di 570 Nm, un aumento di 20 Nm.

* **Assetto ad alte prestazioni con numerosi prestiti dalla 911 Turbo.**

L'assetto, derivato dalla 911 Turbo e tarato per la GTS, soddisfa i requisiti di elevate prestazioni: grazie al Porsche Active Suspension Management (PASM) di serie, gli ammortizzatori reagiscono istantaneamente ai cambiamenti dinamici.

* **Meno peso, portanza ridotta con il pacchetto in struttura leggera.**

Per la prima volta è disponibile un pacchetto in struttura leggera[[1]](#endnote-1) per i modelli Coupé della 911 GTS. Il risparmio di peso arriva fino a 25 kg. Si aggiungono ottimizzazioni delle prestazioni grazie all'asse posteriore sterzante, di serie con questo allestimento, e un'ulteriore messa a punto aerodinamica. Nuovi elementi di convogliamento dell'aria nella zona anteriore del sottoscocca riducono la portanza anteriore. Il controllo dello spoiler posteriore adattivo è stato regolato di conseguenza.

* **Numerosi accenti neri all'esterno.**

Tipici della 911 GTS sono i numerosi dettagli esterni neri o scuri, tra cui il caratteristico arco con logo Targa della 911 Targa 4 GTS. Tutti i modelli 911 GTS sono dotati del pacchetto Sport Design con rivestimento anteriore indipendente e posteriore.

* **Race-Tex nero e sedili sportivi Plus come standard all'interno.**

Numerosi particolari Race-Tex neri sottolineano l'ambiente dinamico ed elegante. Il materiale in microfibra si trova, per esempio, sui pannelli centrali dei sedili e sulla corona del volante. Il volante sportivo GT e il pacchetto Sport Chrono con interruttore Mode, l'app Porsche Track Precision e l'indicatore della temperatura dei pneumatici sono di serie. I sedili sportivi Plus di serie con regolazione elettrica a quattro vie assicurano sostegno laterale e comfort.

* **Più sicuro sulla strada con i sistemi di assistenza e comfort.**

La nuova 911 GTS offre una serie di sistemi di assistenza di serie, che rendono la guida e il parcheggio più sicuri e confortevoli, soprattutto nel traffico quotidiano. L'assistente di frenata e di segnalazione supportato da telecamera (di serie) riduce notevolmente il pericolo di collisioni con veicoli, pedoni e ciclisti. Il sistema adattativo di regolazione della velocità, disponibile come optional, offre una regolazione automatica della distanza con funzione stop-and-go e misure reversibili di protezione degli occupanti. Con l'attrezzatura opzionale Remote Park Assist, le manovre di entrata e uscita dal parcheggio possono essere controllate a distanza tramite smartphone[[2]](#endnote-2) senza che il conducente si sieda al volante.

* **Il primo modello GTS della Porsche fu la 904 Carrera GTS del 1963.**

GTS sta per Gran Turismo Sport. Un'abbreviazione popolare tra i piloti Porsche: Ora c'è una GTS in quasi tutte le serie di modelli. Porsche si rivolge quindi a un gruppo target che ha orientamento spiccatamente sportivo, ma che desidera anche un alto grado di idoneità all'uso quotidiano. La 904 Carrera GTS fu la prima Porsche a portare le tre lettere nel suo nome. Ha celebrato il suo debutto il 26 novembre 1963.

La famiglia di successo della Porsche 911 cresce di cinque varianti di modello

Più dinamica che mai: i nuovi modelli Porsche 911 GTS

Con i modelli sportivi GTS, la gamma 911 gode di un'interessante crescita a circa due anni e mezzo dal lancio sul mercato della 992. Dodici anni fa Porsche presentò per la prima volta la 911 come modello GTS. La nuova generazione del popolare modello di auto sportiva sta arrivando: più potente, dinamica e visivamente indipendente che mai. Il motore boxer sei cilindri produce 353 kW (480 CV). Sono 22 kW (30 CV) in più rispetto all'attuale 911 Carrera S o alla precedente 911 GTS.

A partire da 140.981 Euro[[3]](#endnote-3) sono disponibili fin da subito cinque varianti di modello:

* 911 Carrera GTS con trazione posteriore, come Coupé e Cabriolet
* 911 Carrera 4 GTS con trazione integrale, come Coupé e Cabriolet, e la
* 911 Targa 4 GTS con trazione integrale.

Il cambio a doppia frizione (PDK) Porsche a otto marce o il cambio manuale a sette marce, il telaio specifico GTS con sistema di gestione delle sospensioni attivo Porsche (PASM) e il freno ad alte prestazioni della 911 Turbo garantiscono alte prestazioni di guida. Con il pacchetto in struttura leggera disponibile per la prima volta nella GTS [[4]](#endnote-4) viene ulteriormente migliorata la dinamica di guida. Qui il risparmio di peso arriva fino a 25 chilogrammi.

Elementi di contrasto neri sulla carrozzeria e zone oscurate dei fari caratterizzano il look sportivo e sobrio dei nuovi membri della famiglia 911. Il nero è anche il colore dominante negli interni. Numerose dotazioni realizzate in microfibra Race-Tex assicurano un ambiente tanto dinamico quanto elegante. L'ultima generazione del Porsche Communication Management (PCM) presenta innumerevoli miglioramenti nei comandi e nella connettività.

Tecnica: assetto esclusivo e impianto di scarico sportivo specifico

Il motore boxer da tre litri e sei cilindri sovralimentato della nuova 911 GTS produce 353 kW (480 CV). La coppia massima è di 570 Nm, un aumento di 20 Nm rispetto al suo predecessore. Nello sprint da zero a 100 km/h, la 911 Carrera 4 GTS Coupé con cambio a doppia frizione Porsche a otto marce (PDK) impiega solo 3,3 secondi. Questo lo rende tre decimi più veloce del predecessore. In alternativa al PDK, per tutte le 911 GTS è disponibile un cambio manuale a sette marce con innesti particolarmente ridotti.

L'assetto, derivato dalla 911 Turbo e tarato per la 911 GTS, soddisfa i requisiti di elevate prestazioni: grazie al sistema di gestione delle sospensioni attivo Porsche (PASM) di serie, gli ammortizzatori reagiscono istantaneamente ai cambiamenti dinamici. Nella Coupé e nella Cabriolet, il PASM è combinato di serie con le sospensioni sportive e dieci millimetri di abbassamento. Anche il concetto con molle di precarico sull'asse posteriore deriva dai modelli turbo: ciò significa che le molle principali sono in tensione in tutte le condizioni di guida. La corsa delle sospensioni rimane invariata. La 911 Targa 4 GTS utilizza l'assetto della 911 Targa 4S.

Gli ingegneri hanno anche adattato la potenza di decelerazione alle prestazioni migliorate della 911 GTS. Si affida al freno ad alte prestazioni della 911 Turbo. Le ruote in metallo leggero nero da 20 pollici (anteriore) e 21 pollici (posteriore) con chiusura centrale provengono dalla 911 Turbo S. Grazie all'armonizzazione specifica per la GTS, l'impianto di scarico sportivo di serie, insieme alla rimozione di parte dell'isolamento interno, offre un'esperienza sonora ancora più emozionante.

Esterni: numerosi accenti neri satinati o lucidi

Tipici della 911 GTS sono i numerosi dettagli esterni neri o scuri, tra cui il caratteristico arco con logo Targa della 911 Targa 4 GTS. Altri elementi verniciati in nero lucido seta includono il labbro dello spoiler anteriore, i cerchi in metallo leggero con chiusura centrale, il logo GTS sulle porte e sulla parte posteriore e le lamelle della griglia del cofano posteriore. Entrambe le mascherine dei terminali dell'impianto di scarico sportivo sono cromati in nero. Un pacchetto esterni può essere selezionato come opzione, in cui i dettagli della carrozzeria e altre dotazioni sono realizzati in nero lucido.

Fondamentalmente, tutti i modelli 911 GTS hanno il pacchetto Sport Design con rivestimenti anteriori e posteriori indipendenti. I fari principali a LED di serie con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) hanno la corona e la cornice delle luci diurne oscurate. Sul retro vengono utilizzate luci indipendenti.

Pacchetto in struttura leggera: meno peso, portanza ridotta

Con il pacchetto in struttura leggera disponibile per la prima volta nella GTS2 viene ulteriormente migliorata la dinamica di guida. Il risparmio di peso arriva fino a 25 chilogrammi grazie ai leggeri sedili a guscio in plastica rinforzata con fibra di carbonio (CfK), al vetro in struttura leggera per i cristalli anteriori e posteriori e sulle porte e alla batteria a struttura leggera. Inoltre, i sedili posteriori sono stati eliminati. Si aggiungono ottimizzazioni delle prestazioni grazie all'asse posteriore sterzante, di serie con questo allestimento, e un'ulteriore messa a punto aerodinamica. Nuovi elementi di convogliamento dell'aria nella zona anteriore del sottoscocca riducono la portanza anteriore. Il controllo dello spoiler posteriore adattivo è stato regolato di conseguenza.

Interni: Race-Tex nero e sedili sportivi Plus di serie

Gli accenti sportivi dei modelli GTS continuano all'interno, sia dal punto di vista funzionale che estetico: la leva del cambio manuale a sette marce disponibile come optional è stata accorciata di dieci millimetri. Ciò consente rapidi cambi di marcia dal polso. Il volante sportivo GT e il pacchetto Sport Chrono con interruttore Mode, l'app Porsche Track Precision e l'indicatore della temperatura dei pneumatici sono di serie. I sedili sportivi Plus di serie con regolazione elettrica a quattro vie assicurano sostegno laterale e comfort. L'isolamento nell'abitacolo è stato ridotto, il che migliora acusticamente l'impressione emozionale di guida.

Numerosi particolari Race-Tex neri sottolineano l'ambiente dinamico ed elegante. Il materiale in microfibra è presente sui pannelli centrali dei sedili, sulla corona del volante, sulle maniglie e sui braccioli dei pannelli delle porte, sul coperchio del vano portaoggetti e sulla leva del cambio. Con il pacchetto interni GTS, le cuciture decorative sono disponibili in rosso carminio o gesso. Anche le cinture di sicurezza, il logo GTS ricamato sui poggiatesta e i quadranti del contagiri e dell'orologio Sport Chrono sono nel rispettivo colore a contrasto. L'elemento decorativo sul quadro strumenti, sulla console centrale e sui rivestimenti delle porte del pacchetto interni GTS è in carbonio (opaco).

Nuova logica di comandi e di visualizzazione: ora anche con Android Auto

La nuova generazione del Porsche Communication Management (PCM) è caratterizzata da funzioni aggiuntive e da un funzionamento notevolmente semplificato. Le aree tattili nel menu dei media sono state ingrandite. Una nuova caratteristica è la possibilità di riorganizzare le caselle sulla schermata iniziale. L'assistente vocale migliorato riconosce il parlato naturale e può essere attivato tramite "Hey Porsche".

Anche gli utenti iOS e Android godono di piena connettività: con Apple Car Play® e la nuova Android Auto, nei nuovi modelli Porsche 911 GTS si possono sfruttare appieno le funzioni dei relativi cellulari.

Il design degli esterni

Con numerosi accenti neri

I nuovi modelli 911 GTS combinano il look moderno dell'attuale generazione 992 con un aspetto indipendente e particolarmente sportivo.

Tipici della 911 GTS sono i numerosi dettagli esterni neri o scuri, tra cui il caratteristico arco con logo Targa della 911 Targa 4 GTS. Altri elementi verniciati in nero lucido seta includono il labbro dello spoiler anteriore, i cerchi in metallo leggero con chiusura centrale, il logo GTS sulle porte e sulla parte posteriore e le lamelle della griglia del cofano posteriore. Entrambe le mascherine dei terminali dell'impianto di scarico sportivo sono cromati in nero. Per la prima volta, è possibile selezionare un pacchetto esterno come opzione. I dettagli menzionati sono rifiniti in nero lucido, così come gli specchietti retrovisori esterni e le mascherine delle minigonne laterali.

Fondamentalmente, tutti i modelli 911 GTS hanno il pacchetto Sport Design con rivestimenti anteriori e posteriori indipendenti. I fari principali a LED di serie con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) hanno la corona e la cornice delle luci diurne oscurate. Sul retro vengono utilizzate luci indipendenti.

C'è una scelta di quattro vernici semplici, sette colori metallizzati e cinque colori speciali per l'esterno. I clienti della Cabriolet possono scegliere tra quattro colori per la capote.

Il design degli interni

Race-Tex nero e sedili sportivi Plus di serie

Gli accenti sportivi dei modelli GTS continuano all'interno, sia dal punto di vista funzionale che estetico: la leva del cambio manuale a sette marce disponibile come optional è stata accorciata di dieci millimetri. Ciò consente rapidi cambi di marcia dal polso. Coloro che preferiscono rimanere al cambio a doppia frizione Porsche (PDK) di serie possono optare per una leva selettrice fresata in alluminio nero satinato lucido.

Le finiture decorative nere del quadro di comando, le mascherine della console centrale e il pannello porta sono impreziositi da inserti in alluminio spazzolato e anodizzato in colore nero. Altre esclusive finiture decorative sono disponibili su richiesta.

L'isolamento nell'abitacolo è stato ridotto, il che migliora acusticamente l'impressione emozionale di guida. Numerosi particolari Race-Tex neri sottolineano l'ambiente dinamico ed elegante. Il materiale in microfibra è presente sui pannelli centrali dei sedili, sulla corona del volante, sulle maniglie e sui braccioli dei pannelli delle porte, sul coperchio del vano portaoggetti e sulla leva del cambio. I poggiatesta sono ornati da un logo GTS nero ricamato.

Il volante sportivo GT e il pacchetto Sport Chrono con interruttore Mode, l'app Porsche Track Precision e l'indicatore della temperatura dei pneumatici sono di serie.

Orientati al comfort o alle corse: i sedili

I sedili sportivi Plus di serie con regolazione elettrica a quattro vie assicurano sostegno laterale e comfort. Gli schienali sono verniciati in color argento scuro.

Ancora più sportivi sono i sedili a guscio del pacchetto in struttura leggera. Sono disponibili anche per la 911 GTS Coupé come optional se il cliente decide di non utilizzare i sedili posteriori. Questi sedili in leggera plastica rinforzata con fibra di carbonio (CfK) nella struttura in carbonio a vista si concentrano sulla vicinanza alle corse. La loro fascia centrale è fatta di Race-Tex nero e perforato.

Il sedile a 14 vie in alternativa al sedile di serie è più orientato al comfort: a richiesta, la 911 GTS è disponibile anche con sedili sportivi completamente elettrici (regolazione elettrica a 14 vie) o con sedili sportivi adattivi Plus con regolazione elettrica a 18 vie. Entrambe le varianti di sedili hanno una funzione Memory. Tra le altre cose, permettono di programmare la posizione del sedile del conducente e le impostazioni del piantone dello sterzo e di entrambi gli specchietti esterni.

Contrasti dinamici: il pacchetto interni GTS

Una sportività ancora più esclusiva può essere raggiunta con il pacchetto interni GTS. Qui, le cuciture decorative sono disponibili opzionalmente in rosso carminio o gesso. Anche le cinture di sicurezza, il logo GTS ricamato sui poggiatesta e i quadranti del contagiri e dell'orologio Sport Chrono sono nel rispettivo colore a contrasto.

L'elemento decorativo sul quadro strumenti, sulla console centrale e sui rivestimenti delle porte del pacchetto interni GTS è in carbonio (opaco). Il Race-Tex è usato anche qui per la parte inferiore del quadro strumenti, compreso il coperchio del vano portaoggetti e lo specchio della porta.

Un altro componente del pacchetto sono i tappetini neri bordati da cuciture in un colore a contrasto (rosso carminio o gesso). Anche il logo Porsche è in questo colore a contrasto.

La logica di comandi e di visualizzazione

PCM ora anche con Android Auto

La nuova 911 GTS è dotata della sesta generazione del Porsche Communication Management (PCM), che sarà introdotta a partire dall'estate 2021. Tra le novità più importanti c'è l'integrazione profonda dei servizi di streaming Apple Music e Apple Podcasts. Viene integrato per la prima volta anche Android Auto. Inoltre, l'assistente vocale Voice Pilot ora capisce le indicazioni in parlato naturale. Il sistema di navigazione calcola più velocemente e presenta le informazioni in modo più chiaro.

Flessibile ora anche nell'uso di Android Auto

Android Auto è integrato nel PCM 6.0: Oltre agli iPhone di Apple, anche gli smartphone con il sistema operativo Android di Google possono ora essere integrati nel sistema di infotainment. Questo avviene in automatico appena il telefono cellulare viene collegato alla 911 GTS tramite il cavo USB: le funzioni del telefono e le applicazioni dello smartphone che non compromettono la sicurezza di guida possono essere gestite tramite il PCM.

Integrazione più profonda di Apple Podcasts e Apple Music

Gli abbonati ad Apple Music possono ascoltare più di 75 milioni di canzoni e migliaia di playlist in streaming senza pubblicità con una connessione internet in auto gratuita per tre anni. Inoltre possono accedere a tutti gli artisti e moderatori che trasmettono tramite le stazioni radio in live streaming Apple Music 1, Apple Music Hits e Apple Music Country. I piloti Porsche hanno anche accesso a più di 1,5 milioni di spettacoli dalla piattaforma podcast leader a livello mondiale, Apple Podcasts. Tutto ciò che devono fare è collegare il loro ID Apple alla macchina. Per utilizzare Apple Podcasts o Apple Music, lo smartphone non deve essere a bordo.

Grazie al PCM 6.0, la Porsche 911 GTS ha anche il supporto wireless Apple CarPlay. Questo permette ai clienti di collegare il loro iPhone in modalità wireless al veicolo. Semplicemente toccando il touchscreen o usando il controllo vocale Siri, ricevono descrizioni dei percorsi ottimizzate per il traffico, possono fare telefonate, inviare e ricevere messaggi e riprodurre musica e podcast.

Il Voice Pilot è diventato più umano

Invece di comandi preimpostati, nella 911 GTS basta dire "Hey Porsche" e dare istruzioni in parlato naturale. Due esempi: la frase "Ho bisogno di benzina" permette al sistema di navigazione di trovare un percorso verso il prossimo distributore, una frase come "Ho freddo" aumenta automaticamente la temperatura all'interno dell'abitacolo. Il Voice Pilot è costantemente online e apprende costantemente nuove espressioni: Con il passare del tempo, il sistema diventa sempre migliore.

Il sistema di navigazione ora è più potente

La nuova architettura hardware e software permette al sistema di navigazione di calcolare l'itinerario ancora più velocemente, tenendo conto delle informazioni sul traffico in tempo reale. La visualizzazione delle mappe è organizzata in modo più chiaro. A seconda della situazione del traffico, le strade sono contrassegnate in diversi colori. Il monitor degli itinerari permette di accedere rapidamente a tutte le informazioni rilevanti. Inoltre, il sistema di navigazione visualizza anche le informazioni sul traffico precise sulla corsia.

L'uomo e la macchina comunicano più intensamente

Il PCM 6.0 offre anche nuove funzioni digitali: Ad esempio, il manuale d'uso digitale interattivo "Good to know – Il manuale" è integrato nel sistema, le voci presenti nel calendario dello smartphone vengono visualizzate sul touchscreen tramite l'app Porsche Connect e, quando la connessione Bluetooth tra l'auto e lo smartphone è attiva, i guidatori Porsche possono utilizzare il servizio Calendario anche per effettuare conference call. Il software del PCM può essere aggiornato con la tecnologia Over the Air.

La trazione

Più potente che mai

Il motore boxer turbo a sei cilindri da tre litri della nuova 911 GTS produce 353 kW (480 CV), 22 kW (30 CV) in più rispetto al suo predecessore e all'attuale 911 Carrera S. La coppia massima è di 570 Nm, un aumento di 20 Nm. Nello sprint da zero a 100 km/h, la 911 Carrera 4 GTS Coupé con cambio a doppia frizione Porsche a otto marce (PDK) impiega solo 3,3 secondi. Questo lo rende tre decimi più veloce del predecessore. In definitiva, la nuova generazione 911 GTS è più potente e dinamica che mai.

Motore high-tech orientato alla performance

Come negli altri modelli, l'ultima generazione del motore boxer a sei cilindri funziona anche nella parte posteriore della 911 GTS. Ecco le caratteristiche più importanti del motore high-tech progettato per performance, risposta ed efficienza:

* due turbocompressori dal design simmetrico. La girante del compressore e della turbina sono disposte in modo speculare al motore e quindi ruotano in direzioni opposte.
* valvole wastegate a controllo elettrico. Grazie alla regolazione con motori passo-passo, la pressione di sovralimentazione può essere regolata in modo particolarmente rapido e preciso. La pressione di sovralimentazione massima sulla 911 GTS è di circa 1,3 bar.
* due intercooler. Si trovano sopra il motore sotto la griglia del cofano posteriore.
* valvole di iniezione piezoelettriche. I processi di apertura e chiusura estremamente veloci permettono di suddividere la quantità da iniettare in un massimo di cinque processi di iniezione per ciclo di lavoro. L'alto livello di pressione del sistema fino a 200 bar distribuisce il carburante in gocce particolarmente fini nella camera di combustione.
* fasatura variabile delle valvole VarioCam-Plus. Nel funzionamento a carico parziale, le due valvole adiacenti di un cilindro si aprono con alzate diverse. Questa alzata asimmetrica della valvola è un vantaggio per la preparazione della miscela e quindi riduce il consumo e le emissioni. Quando si passa alla corsa completa, se è richiesta una maggiore potenza del motore, entrambe le valvole di aspirazione di un cilindro si aprono con corse parallele.
* Rapporto di compressione 10,2:1. Questo rapporto elevato per un motore sovralimentato porta a un notevole aumento delle prestazioni e una risposta del motore ancora molto buona.
* volano a doppia massa (ZMS) rinforzato, adattato alla maggiore coppia del motore della 911 GTS.

Cambi di marcia nitidi con una leva del cambio più corta

Il cambio a doppia frizione Porsche a otto marce (PDK) è stato sviluppato di recente per l'attuale generazione 911. Rispetto al PDK precedente, offre una curva di trasmissione più armoniosa. Per aumentare l'efficienza, una pompa dell'olio regola la pressione dell'olio necessaria per cambiare e attuare la frizione in base alla domanda. In combinazione con oli a basso attrito ulteriormente sviluppati, questo riduce le perdite di potenza nel cambio.

In alternativa al PDK, per tutte le 911 GTS è disponibile un cambio manuale a sette marce con innesti particolarmente ridotti. La leva del cambio è dieci millimetri più corta rispetto ad altri modelli 911, rendendola particolarmente facile da afferrare e migliorando il piacere di guida dei cambi manuali.

Esperienza di sound emozionante

L'impianto di scarico sportivo di serie offre un'esperienza sonora ancora più emozionante grazie al condizionamento specifico GTS con la rimozione di una parte dell'isolamento interno. L'impianto di scarico a due condotti è dotato di valvole di scarico regolate da diagramma caratteristico e completamente variabili. La regolazione permette sia un'ottimale dispiego della potenza sia un sound emozionale. L'attivazione delle valvole è elettrica e si effettua tramite motori passo-passo. In questo modo si possono anche impostare posizioni intermedie.

Pacchetto Sport Chrono con pulsante Sport Response

La 911 GTS è dotata di Pacchetto Sport Chrono di serie, che migliora ulteriormente la performance e il piacere di guida. Sul volante sportivo GT, all'interno dell'interruttore Mode, si trova il pulsante Sport Response. Con questo pulsante, il conducente della GTS può commutare la risposta del motore e del cambio al massimo delle prestazioni per 20 secondi. Le modalità di guida sono selezionate tramite l'interruttore Mode sul volante, e la modalità attiva viene visualizzata nel quadro strumenti.

Tra gli altri componenti del pacchetto Sport Chrono ci sono i supporti motore dinamici attivi, la modalità PSM Sport attivabile separatamente nella Porsche Stability Management, il cronometro e l'app Porsche Track Precision.

La funzione di accelerazione intermedia con cambio manuale, che è assegnata di default alla modalità Sport, ora può anche essere disattivata se necessario.

Il telaio

Numerose caratteristiche della 911 Turbo

Derivato dall'assetto sportivo della 911 Turbo e tarato per la 911 GTS, l'assetto soddisfa i requisiti di alte prestazioni: grazie al Porsche Active Suspension Management (PASM) di serie, gli ammortizzatori reagiscono istantaneamente ai cambiamenti dinamici. L'ultima generazione di PASM è di serie. Sia nella fase di compressione che in quella di distensione, consente di ottenere, a seconda delle necessità, un'ammortizzazione nettamente più morbida e quindi un comfort maggiore rispetto al sistema precedente. Allo stesso tempo, il nuovo PASM può far lavorare l'ammortizzatore in modo più rigido. Questo si traduce in notevoli vantaggi, in termini di dinamica di marcia, per quel che riguarda la stabilizzazione antirollio, il collegamento alla carreggiata, il comportamento di sterzata e possibili velocità in curva.

Sulla Coupé e sulla Cabriolet, le sospensioni sportive con abbassamento di dieci millimetri sono di serie. Il concetto delle molle di precarico sull'asse posteriore proviene dai modelli Turbo: le molle principali sono in tensione in tutte le condizioni di guida e la corsa della sospensione viene mantenuta. La Targa usa l'assetto PASM senza abbassamento.

Il comportamento di sterzata e la trazione usufruiscono del Porsche Torque Vectoring (PTV). Questo sistema integra il Porsche Stability Management (PSM) e agisce con l'intervento dei freni mirati sulle ruote posteriori. Ci sono due varianti della 911 GTS in base all'equipaggiamento:

* In combinazione con il cambio a doppia frizione a otto marce (PDK) di serie, è montato il PTV Plus con differenziale a controllo elettronico completamente regolabile. In fase di accelerazione in uscita dalle curve, il blocco mirato del differenziale si traduce in un notevole aumento della trazione.
* Le 911 GTS con cambio manuale a sette marce opzionale dispongono di una funzione di accelerazione intermedia e PTV con differenziale meccanico.

Gli ingegneri hanno anche adattato la potenza di decelerazione alle prestazioni migliorate della 911 GTS. Si affida al freno ad alte prestazioni del 911 Turbo in ghisa grigia. I componenti dei freni di alta qualità includono pinze fisse monoblocco in alluminio con sei pistoni ciascuna sull'asse anteriore e pinze fisse con quattro pistoni ciascuna sull'asse posteriore. Le dimensioni dei dischi in fusione di ghisa grigia:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Freni di serie** | **Asse anteriore** | **Asse posteriore** |
| Diametro (millimetri) | 408 | 380 |
| Spessore (millimetri) | 36 | 30 |

I cerchi in metallo leggero nero da 20 pollici (anteriore) e 21 pollici (posteriore) con chiusura centrale derivano dalla 911 Turbo S. Su richiesta sono disponibili anche cerchi montati con bulloni ruota convenzionali.

Grazie alle numerose opzioni, all'assetto possono essere conferiti dettagli visivi e tecnici:

Le **pinze dei freni** di serie sono verniciate di rosso, ma possono anche essere ordinate in nero lucido su richiesta.

Con il **Porsche Ceramic Composite Brake** (PCCB), le pinze dei freni gialle o opzionalmente nere con sei pistoni e dischi dei freni con un diametro di 410 millimetri decelerano l'asse anteriore. Sull'asse posteriore, l'impianto frenante in carboceramica dispone di pinze dei freni a quattro pistoni e dischi da 390 millimetri. I vantaggi più importanti del PCCB: una risposta più rapida in condizioni di carreggiata asciutta, elevata stabilità in caso di fading e peso molto inferiore.

Con la stabilizzazione antirollio attiva (**Porsche Dynamic Chassis Control, PDCC**), la stabilità in curva può essere aumentata ulteriormente. Sulle strade irregolari, il comfort di guida viene migliorato dal PDCC che, di conseguenza, è in grado di togliere pressione ai cilindri. Questo riduce le oscillazioni del carico sulle ruote e a sua volta aumenta le prestazioni di guida. Il sistema utilizza cilindri idraulici regolabili attivamente montati direttamente sulle sospensioni delle ruote. Con il riempimento a controllo elettronico dei cilindri idraulici con olio si modifica la corsa del cilindro e il rispettivo stabilizzatore viene più o meno precaricato. Il controllo intelligente del sistema PDCC è in grado di gestire individualmente gli attuatori idraulici a seconda della situazione di guida. Questo influenza il comportamento autosterzante e migliora la stabilizzazione della vettura.

Con la **funzione di sollevamento dell'asse anteriore**, la distanza dal suolo nella parte anteriore può essere aumentata di circa 40 millimetri. Aumentando l'angolo di inclinazione e l'altezza libera dell'asse anteriore, il sistema di sollevamento elettroidraulico facilita, ad esempio, l'accesso agli ingressi di garage e ai parcheggi multipiano e impedisce alla vettura di strisciare sui dossi.

Più agilità nelle curve strette, più stabilità nei cambi di corsia ad alta velocità e più manovrabilità nel traffico cittadino: **l'asse posteriore sterzante attivo** offre molti vantaggi. A velocità ridotte, fino a circa 50 km/h, il sistema dirige le ruote posteriori in direzione opposta rispetto a quella delle ruote anteriori. Si riduce così il diametro di sterzata da 11,2 metri a 10,9 metri. A partire da 80 km/h, viene diretto nella stessa direzione. Il risultato è un aumento della stabilità di marcia. Con l'accumulo più rapido della forza laterale sull'asse posteriore, i cambi di direzione possono essere iniziati in modo più spontaneo e armonioso.

Un ulteriore comfort è fornito dal **servosterzo Plus** opzionale. Ad alte velocità, lo sterzo è rigido e fornisce un ottimo feedback sulle condizioni di guida, sull'accelerazione trasversale e sui fondi stradali. A basse velocità, c'è più assistenza allo sterzo. Questo facilita le manovre e il parcheggio.

Il pacchetto in struttura leggera

Meno peso, portanza ridotta, suono senza filtri

Per la prima volta è disponibile un pacchetto in struttura leggera[[5]](#endnote-5) per i modelli Coupé della 911 GTS. Il risparmio di peso arriva fino a 25 kg. Questo migliora ulteriormente la dinamica di guida. Il pacchetto include leggeri sedili a guscio completi in plastica rinforzata in fibra di carbonio (CfK)[[6]](#endnote-6), vetri in struttura leggera sui cristalli anteriori e posteriori e sulle porte, e una batteria a struttura leggera. La batteria al litio-ferro-fosfato ha una durata 2,5 volte superiore rispetto a quella di una convenzionale batteria al piombo e, con i suoi 12,75 chilogrammi, pesa circa un terzo in meno. Inoltre, sono omessi il sistema di sedili posteriori e i tappetini posteriori.

Si aggiungono ottimizzazioni delle prestazioni grazie all'asse posteriore sterzante, di serie con questo allestimento, e un'ulteriore messa a punto aerodinamica. Nuovi elementi di convogliamento dell'aria nella zona anteriore del sottoscocca riducono la portanza anteriore. Il controllo dello spoiler posteriore adattivo è stato riprogrammato. Nella posizione di prestazione, è di circa quattro gradi più ripida a favore di una maggiore portanza.

Rispetto alla 911 GTS senza pacchetto in struttura leggera, l'isolamento nell'abitacolo è stato ridotto. Questo non migliora solo il rapporto potenza-peso: l'esperienza sonora diventa anche più intensa ed emotiva.

I sistemi di assistenza e comfort

Più sicuro per la guida quotidiana

La nuova 911 GTS offre una serie di sistemi di assistenza di serie, che rendono la guida parcheggio più sicuri e confortevoli, soprattutto nel traffico quotidiano. Questo comprende anche la tecnologia di illuminazione: la 911 GTS è dotato già dalla fabbrica di fari principali LED. A questi si aggiunge il Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) di serie con numerose funzioni di illuminazione. La luce abbagliante dinamica, per esempio, adatta la sua regolazione flessibile in modo completamente variabile e continuo al traffico che precede o che arriva dalla direzione opposta.

Con i fari principali a matrice di LED opzionali, 84 LED per ogni faro lavorano insieme alle lenti a monte, così come i LED ad alta corrente della luce abbagliante supplementare.

Sistemi di assistenza con opzioni di ampliamento

L'assistente di frenata e di segnalazione supportato da telecamera (di serie) riduce notevolmente il pericolo di collisioni con veicoli, pedoni e ciclisti. Al primo livello, il sistema avvisa il conducente visivamente e acusticamente. Nella seconda fase, il sistema aziona brevemente il freno se c'è un pericolo maggiore. Se poi il conducente frena, questo viene intensificato fino alla frenata completa. Se il conducente non reagisce, viene avviata una frenata d'emergenza automatica, per evitare le conseguenze di una collisione.

Il sistema adattivo di regolazione della velocità, disponibile come optional, amplia considerevolmente la gamma di funzioni del sistema di assistenza. Il pacchetto comprende il controllo automatico della distanza con funzione Stop-and-Go e misure reversibili di protezione dei passeggeri. Con l'ausilio del sensore radar e della fotocamera, il sistema monitora la distanza dai veicoli che precedono e la adatta automaticamente. Vengono inoltre rilevati i veicoli che arrivano in diagonale dalla corsia adiacente. Se necessario, il sistema frena fino all'arresto della vettura in caso di pericolo con un veicolo che precede. Nei limiti del possibile applica inoltre la funzione "veleggiamento" in modo da ridurre il consumo. In questo modo, il sistema offre più comfort di guida, soprattutto nel traffico intenso.

La funzione Stop-and-go consente alla 911 GTS anche una ripartenza automatica in seguito a una frenata fino all'arresto. Se la vettura si arresta per più di 15 secondi, per ripartire è sufficiente premere leggermente l'acceleratore oppure riprendere la leva di comando. In caso di frenata d'emergenza si chiudono automaticamente i cristalli laterali e il tettuccio scorrevole/inclinabile. Inoltre vengono attivati i tensionatori reversibili della cintura di sicurezza per conducente e passeggero.

Assistente di mantenimento corsia con riconoscimento dei segnali stradali

Lasciare una corsia involontariamente è pericoloso. L'assistente di mantenimento corsia, disponibile come optional, è basato su una telecamera e risponde con un impulso dello sterzo quando si lascia la corsia senza aver attivato l'indicatore di direzione. Inoltre, nel PCM (Porsche Communication Management), può essere attivato un avviso acustico aggiuntivo. Il sistema è attivo tra i 65 e i 250 km/h.

L'assistente di mantenimento corsia funziona in combinazione con il riconoscimento dei segnali stradali. Fa riferimento alla stessa telecamera e riconosce sia le normali restrizioni di velocità che gli indicatori temporanei di velocità, nonché i divieti di sorpasso e i divieti indiretti, ad esempio i cartelli che indicano un centro abitato. Il riconoscimento dei segnali stradali viene attivato a seconda della situazione e fa riferimento ad altri sistemi della vettura. Ad esempio, mediante il sensore pioggia rileva il bagnato e visualizza gli indicatori di velocità in base alle condizioni atmosferiche. Quando si guida su strade extraurbane sconosciute e tortuose, il sistema dà anche un'indicazione che dipende dalla direzione nel display del conducente prima delle curve strette.

Il pacchetto opzionaleRemote Park Assist include l'Active Lane Change Assist. Mediante un sensore radar calcola la distanza e la velocità dei veicoli in avvicinamento sulle corsie laterali. Se la velocità e la distanza rispetto al proprio veicolo sono ritenute troppo critiche per effettuare un cambio corsia, il sistema fa scattare una spia luminosa nello specchio retrovisore esterno destro o sinistro. Il sistema rileva i veicoli circostanti fino a una distanza di 80 metri e si attiva tra i 15 e i 250 km/h.

Parcheggio anche con comando a distanza

I sistemi di assistenza semplificano le manovre e il parcheggio con la nuova 911 GTS. Il sistema ParkAssistant anteriore e posteriore, installato di serie, supporta il conducente mediante segnali visivi e acustici. Dal punto di vista tecnico, riceve i segnali dai sensori a ultrasuoni posti nella parte anteriore e posteriore della vettura. La 911 GTS Targa e la 911 GTS Cabriolet sono anche dotate di una telecamera di retromarcia di fabbrica. Per la Coupé è disponibile come opzione. Le immagini riprodotte dalla telecamera a colori con linee di riferimento e intervalli dinamici aiutano il conducente a stimare la distanza dalle altre auto e dagli ostacoli.

Con l'attrezzatura opzionale Remote Park Assist, le manovre di entrata e uscita dal parcheggio possono essere controllate a distanza tramite smartphone[[7]](#endnote-7) senza che il conducente si sieda al volante. Il controllo automatico è possibile nel parcheggio longitudinale e trasversale e nei garage. Il sistema rileva automaticamente gli spazi di parcheggio e li misura con l'aiuto di sensori a ultrasuoni e della telecamera. Se lo spazio è sufficiente, il conducente può avviare il processo di parcheggio tramite l'app Porsche Connect e poi scendere. Controlla costantemente il processo di parcheggio tenendo premuto un pulsante corrispondente sull'interfaccia dell'app dello smartphone. Il supporto di parcheggio attivo si occupa autonomamente dello sterzo, della guida in avanti e in retromarcia e della frenata del veicolo. Se il pulsante viene rilasciato, la 911 GTS interrompe immediatamente la manovra di parcheggio.

La storia

Aspetto sorprendente e prestazioni convincenti

GTS sta per Gran Turismo Sport. Un'abbreviazione popolare tra i piloti Porsche: Ora c'è una GTS in quasi tutte le serie di modelli. Porsche si rivolge quindi a un gruppo target che ha un orientamento spiccatamente sportivo e apprezza un'esperienza di guida particolarmente emozionante, ma desidera anche un alto grado di idoneità all'uso quotidiano. Il design è un altro principale criterio di acquisto per questi clienti.

La tradizione GTS di Porsche è iniziata con il vincitore della Targa Florio del 1964. Di seguito una panoramica dei tre modelli storici più importanti e dell'offerta attuale di Porsche.

L'antenata: 904 Carrera GTS (1963)

La 904 Carrera GTS fu la prima Porsche a portare le tre lettere nel suo nome. Ferdinand Alexander Porsche ha progettato il Coupé con motore centrale con la massima "Ogni Porsche è pronta per la corsa" per la strada e la pista. La due posti celebrò il suo debutto al Solitude di Stoccarda il 26 novembre 1963. È la prima auto sportiva di Zuffenhausen ad avere una carrozzeria in materiale sintetico. Vengono prodotti 106 esemplari. Il barone Antonio Pucci e Colin Davis raggiungono il loro più grande successo nelle gare nel 1964 con la vittoria della Targa Florio in Sicilia.

La sportiva: 924 Carrera GTS (1981)

Con i modelli Carrera della serie 924, Porsche dimostrò che il concetto di transaxle poteva reggere anche nelle corse. Con un prezzo di 110.000 marchi (equivalente a circa 56.200 euro), la 924 Carrera GTS 1981 è la Porsche di serie più costosa di sempre. Si basa sulla 924 Turbo (modello 931). Nel giugno 1980, appare la 924 Carrera GT (Tipo 937) ulteriormente sviluppata, da 154 kW (210 CV), che è omologata per il gruppo motoristico 4. La sua versione ancora più potente è la 924 Carrera GTS (Tipo 939). La GTS normale produce 177 kW (240 CV), la versione Clubsport 202 kW (275 CV). La GTR, progettata esclusivamente per le corse, ha addirittura 276 kW (375 CV). Walter Röhrl fece scalpore nel campionato tedesco del 1981 con una versione da rally da 206 kW (280 CV). Il numero totale di unità rimane ridotto: tra febbraio e aprile di quell'anno, vengono costruite 50 924 Carrera GTS con guida a sinistra verniciate esclusivamente in rosso indiano. Compresi tutti i prototipi, vengono prodotte 59 auto.

Il tuttofare dinamico: 928 GTS (1992)

L'attuale posizionamento dei modelli GTS come sportivi a tutto tondo inizia con la 928 GTS. Come ultima fase di sviluppo di questa serie di modelli Transaxle, la GTS ha parafanghi posteriori allargati, una fascia luminosa rossa nella parte posteriore, un alettone posteriore verniciato in colore della carrozzeria, specchietti retrovisori esterni nel design Cup e cerchi Cup da 17 pollici di serie. Il suo motore V8 da 5,4 litri produce 257 kW (350 CV).

La novità del momento: GTS è attualmente disponibile in cinque famiglie di modelli

Nel 2007, la Cayenne GTS è stata la prima Porsche dell'era moderna a portare l'abbreviazione nella denominazione del modello. Nel 2009 la segue la 997 II Carrera. Oltre ai suoi valori di potenza - 408 CV e 420 Nm di coppia - anche le modifiche all'esterno sottolineano l'orientamento alla performance. Tra le altre cose, questa GTS si differenzia dagli altri modelli 911 per una sezione anteriore e posteriore differenziata, le ruote di blocco centrale di serie e per l'ottimizzazione dell'assetto ribassato e aerodinamico. Le parti aggiuntive esterne accentuate di nero sono ancora oggi una caratteristica distintiva delle derivate GTS.

1. Disponibile indicativamente a partire da novembre 2021 [↑](#endnote-ref-1)
2. Compatibile con Apple iPhone da iPhone 7 e iOS 13 in poi [↑](#endnote-ref-2)
3. Prezzo di vendita consigliato in Germania con IVA al 19% ed equipaggiamento specifico per il mercato [↑](#endnote-ref-3)
4. Disponibile indicativamente a partire da novembre 2021 [↑](#endnote-ref-4)
5. Disponibile indicativamente a partire da novembre 2021 [↑](#endnote-ref-5)
6. Come opzione, senza risparmio di peso, sono disponibili anche i sedili sportivi adattivi Plus (regolazione elettrica a 18 posizioni) [↑](#endnote-ref-6)
7. Compatibile con Apple iPhone da iPhone 7 e iOS 13 in poi [↑](#endnote-ref-7)