



PORSCHE

Informazione alla stampa

18 giugno 2019

Nuove sportive top a motore aspirato: Porsche 718 Spyder e 718 Cayman GT4

Arrebranti in ogni curva e ottimizzate per il circuito

Stoccarda. La famiglia 718 si rafforza: con la nuova 718 Spyder* e la 718 Cayman GT4*, Porsche presenta al vertice della gamma due modelli top dalla spiccata emozionalità e molto potenti. Il loro carattere purista si rivolge agli appassionati di auto sportive che apprezzano un piacere di guida immediato insieme a un elevato grado di agilità e a una vicinanza quasi intima al propulsore. Tutto ciò è offerto dal concept a motore centrale perfettamente bilanciato. Per la prima volta, la 718 Spyder aperta e la 718 Cayman GT4 con tetto fisso condividono la piattaforma tecnica, che include il motore aspirato a sei cilindri di nuova generazione da quattro litri con cambio manuale a sei marce. Il motore boxer eroga 309 kW (420 CV) in entrambi i modelli. Mentre la GT4 rappresenta l'ingresso di Porsche nei modelli da strada GT, la Spyder è pensata per curve di ogni tipo. Entrambe le vetture si basano su un'aerodinamica altamente efficiente, una validissima sospensione GT e l'ausilio di freni potenti.

Motore aspirato ad alto regime e di spiccata emozionalità

Il cuore di entrambi i modelli è il nuovo motore boxer a sei cilindri da quattro litri. Il propulsore aspirato si basa sulla stessa famiglia di motori turbo dell'attuale gamma 911 Carrera. Il nuovo motore ad alte prestazioni eroga 309 kW (420 CV) – 35 CV in più rispetto al modello precedente GT4. La terza generazione della Spyder aumenta addirittura di 45 CV. La coppia massima di 420 newton metri è disponibile da 5.000 a 6.800 giri/min. Le auto sportive a cambio manuale infrangono la barriera dei 300 km/h: la 718 Spyder ha una velocità di 301 km/h, la 718 Cayman GT4 raggiunge i 304 km/h. Entrambi i modelli accelerano da fermo a 100 km/h in 4,4 secondi. Il

consumo medio correlato delle sportive a motore centrale secondo NEDC è di 10,9 l/100 km. Il carattere affascinante di questo motore aspirato combina una moderna depurazione dei gas di scarico con filtro antiparticolato all'erogazione di potenza lineare e alla risposta immediata di un propulsore GT. La velocità massima viene raggiunta a 8.000 giri/min. Il sound unico del motore boxer è rimasto intatto. A questo si aggiungono le caratteristiche tecniche come il sistema di comando dei cilindri adattivo che nel funzionamento a carico parziale interrompe temporaneamente il processo di iniezione su una delle bancate cilindri, riducendo così il fabbisogno di carburante.

Per la prima volta, un motore ad alte prestazioni utilizza iniettori piezoelettrici per l'iniezione diretta di benzina. Ogni processo di iniezione viene suddiviso in cinque iniezioni singole, supportando così un processo di combustione completo e quindi a emissioni ridotte. Un impianto di aspirazione variabile con due alette di risonanza garantisce uno scambio ottimale di gas nei cilindri.

Efficienza aerodinamica: maggiore deportanza, stessa resistenza aerodinamica

Tra le caratteristiche distintive della 718 Cayman GT4 vi è la configurazione aerodinamica integralmente migliorata che produce fino al 50 per cento in più di carico senza influire negativamente sulla resistenza aerodinamica: la prova di un'efficienza eccellente. L'aerodinamica di entrambi i modelli beneficia notevolmente del nuovo silenziatore terminale a sella monocorpo, ottenendo così lo spazio posteriore per un diffusore funzionale, a cui si deve un buon 30 per cento della deportanza sul retrotreno nella 718 Cayman GT4. Una maggiore efficacia caratterizza anche l'alettone posteriore fisso: rispetto al modello precedente, produce un aumento della deportanza di circa il 20 per cento. Questo corrisponde a una pressione di contatto aggiuntiva di dodici chilogrammi a 200 km/h. Il frontale ottimizzato in stile GT mantiene bilanciato l'equilibrio aerodinamico mediante un ampio labbro dello spoiler anteriore e le cosiddette Air Curtain. Queste ultime regolano il flusso d'aria lungo le ruote anteriori.

Porsche 718 Spyder: sportiva da strada aperta con capote in struttura leggera

La nuova 718 Spyder è un'auto che offre un piacere di guida puristico con una capote a struttura leggera adatta alle alte velocità, continuando la storia di famose roadster come la Porsche 550 Spyder e la 718 RS 60 Spyder. Aperta o chiusa, la sua silhouette affascinante è una delizia per gli occhi. La capote è adatta per l'uso quotidiano e può essere riposta sotto il cofano posteriore in pochi semplici passaggi. A differenza della GT4, la 718 Spyder ha uno spoiler posteriore che si estende automaticamente a 120 km/h. Grazie al diffusore funzionale, questo è il primo modello della famiglia Boxster a produrre deportanza aerodinamica sul retrotreno.

Telaio GT ad alte prestazioni: ottimizzato per la migliore dinamica

Per la prima volta, la 718 Spyder utilizza il telaio GT ad alte prestazioni della 718 Cayman GT4. Con la sua eccezionale dinamica in curva, consente un'esperienza di guida emozionale. I suoi assali anteriore e posteriore a montante elastico in struttura leggera, ulteriormente raffinati, sfruttano le tecnologie delle corse. Gli snodi sferici si collegano in parte direttamente al telaio. Il sistema di ammortizzatori PASM (Porsche Active Suspension Management) con abbassamento di 30 mm ribassa il baricentro e migliora il potenziale dinamico trasversale. È stato appositamente progettato per l'uso su circuito e rafforza le caratteristiche di marcia della 718 Cayman GT4. Anche la 718 Spyder trae beneficio da questa configurazione. Il Porsche Stability Management PSM è ancora più sensibile e preciso, ma può anche essere disattivato in due fasi. Il Porsche Torque Vectoring (PTV) con bloccaggio trasversale meccanico dell'asse posteriore migliora ulteriormente la dinamica longitudinale e trasversale, le prestazioni in curva e il piacere di guida. Per la GT4 è anche disponibile un pacchetto Clubsport opzionale che include un roll-bar posteriore in acciaio, un estintore a mano e una cintura a sei punti per il lato guidatore.

Ausilio immediato: freni potenti e pneumatici Ultra High Performance

Il sistema frenante ad alte prestazioni della 718 Spyder e 718 Cayman GT4 garantisce valori di decelerazione costanti e adatti alla guida su circuito mediante grandi freni a pinza fissa monoblocco in alluminio. In via opzionale è disponibile

anche il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). La novità consiste nel fatto che ora anche la 718 Spyder adotta pneumatici UHP (Ultra High Performance) appositamente concepiti da Porsche, già nel pacchetto globale che ha fatto segnare alla 718 Cayman GT4 nuovi record sull'Anello Nord del Nürburgring: lungo il tracciato tradizionale di 20,6 km il suo tempo sul giro è sceso di oltre dieci secondi rispetto al modello precedente.

La nuova Porsche 718 Spyder e la 718 Cayman GT4 sono disponibili da subito. In Svizzera, i prezzi partono da 123.400 CHF per la Spyder e da 127.200 CHF per la Cayman GT4 – ciascuno comprensivo di IVA e allestimento specifico del Paese. I clienti svizzeri si avvantaggiano inoltre di un prolungamento della garanzia (2 + 2) e del Porsche Swiss Package, in cui sono comprese diverse opzioni senza sovrapprezzo: specchio con regolazione antiabbagliante automatica e sensore pioggia, parabrezza con fascia grigia, fari principali Bi-Xenon neri con PDLs, Tempostat, ParkAssistant posteriore con telecamera retromarcia, climatizzatore automatico a 2 zone, DAB+, Connected Navigation (Connect Plus esclusi CarPlay e box di collegamento). Per la 718 Cayman GT4 si aggiunge anche il pacchetto Sport Chrono.

Ulteriori informazioni e materiali filmati e fotografici sono disponibili nella newsroom Porsche: newsroom.porsche.com

*718 Spyder: consumo medio combinato 10,9 l/100 km; emissioni di CO₂ 249 g/km; emissioni di CO₂ per approvvigionamento di carburante 57 g; classe di efficienza: G

*718 Cayman GT4: consumo medio combinato 10,9 l/100 km; emissioni di CO₂ 249 g/km; emissioni di CO₂ per approvvigionamento di carburante 57 g; classe di efficienza: G

I valori del consumo e delle emissioni di CO₂ sono stati misurati secondo il nuovo procedimento di misura WLTP. Per il momento, vanno ancora indicati i valori NEDC derivati dall'omonimo procedimento. Questi nuovi valori non sono confrontabili con i valori misurati secondo il procedimento di misura NEDC impiegato finora.