GTS: deportividad en tres letras

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

26/06/2020 La abreviatura "GTS" significa el arte de la construcción de motores clásicos. Newsroom ha conversado con el responsable de los modelos 718, Jan Roth, sobre la nueva versión cumbre de esta gama.

Sr. Roth, ¿cuál es la historia detrás de las tres letras "GTS"?

"GTS" significa "Gran Turismo Sport". Este término fue acuñado en la década de 1960 con el primer modelo, el 904 Carrera GTS, un coche de carreras en el sentido clásico del término. Porsche quería llevar este vehículo a la carretera y convertirlo en un coche adecuado para trayectos largos. El resultado fue el GTS, que se podía homologar y era más cómodo.

Cuando se aplica a los modelos GTS de hoy, esto significa que realmente podrían correr en circuito...

Sí, exactamente. Queda claro con el Cayman y el Boxster, por su amplio margen entre reacciones deportivas y uso cotidiano. En términos de las actuales versiones GTS, el principio es el opuesto al de los años 60. En 2007, cuando lanzamos Cayenne GTS al mercado, como primer GTS del siglo XXI, quisimos darle un carácter más deportivo. Esto también se implementó en los modelos Panamera, Boxster y Macan.

¿Qué posición ocupa el GTS 4.0 en la familia 718?

El GTS siempre viene después de la versión básica y de la versión S. Cuando lanzamos el GTS de 2.5 litros, al mismo tiempo estábamos desarrollando el motor de cuatro litros y seis cilindros para el GT4 y el Spyder, en la parte alta de la gama. Incluso en aquellos días, hubo consideraciones sobre usar ese motor en otro modelo como una versión ligeramente reducida. Esto evolucionó en el GTS 4.0, el modelo superior y adecuado para el uso diario, por así decirlo.

¿Por qué la gama 718 no tiene una versión Turbo?

Por razones históricas. En los días de los motores de seis cilindros, simplemente no teníamos espacio. En cualquier caso, por encima del 718 tenemos el 911, que es el deportivo más potente de Porsche. Tiene más sentido, en nuestra opinión, dejar que nuestras versiones más orientadas a los circuitos, como el GT4 y el Spyder, sean el tope de la gama.

Está hablando de los 911. ¿Qué supone la gama 718 en el mundo de los Porsche?

La variante básica del 718 es el modelo de entrada al mundo Porsche. Un número relativamente grande de compradores avanza luego a las variantes superiores, el S y el GTS. Después, muy a menudo, el siguiente paso es el 911. Pero afirmaciones como estas siempre dependen del mercado específico.

¿En qué se diferencian los mercados?

En China, por ejemplo, tenemos una edad media de los clientes de 32 años, con mucho, la más joven, y el mayor porcentaje de mujeres con un 56%. China ya es uno de los mayores mercados para los 718. Esto se debe en parte a los impuestos por cilindrada allí, que son relativamente bajos en el motor de dos litros y cuatro cilindros.

¿Cuáles son las tres principales razones de compra en los distintos mercados?

En China, nuestro concepto nos ha ayudado a ganar ventaja sobre muchos competidores en este segmento. Como estamos posicionados en un segmento que está dentro de las posibilidades económicas de muchos clientes, tenemos el 80 por ciento de la cuota de mercado en esa parcela. Una cifra totalmente asombrosa. Los clientes chinos destacan el diseño exterior, la reputación de la marca y la afirmación "se adapta a mis necesidades" como sus principales razones para comprar el 718.

¿Y en los Estados Unidos?

Aquí las prestaciones son la máxima prioridad, seguidas del diseño exterior y la lealtad a la marca. En Alemania, el diseño exterior es lo más importante, seguido de las prestaciones y el tipo de carrocería, es decir, el concepto de dos asientos con motor central. Todo muy similar como pueden ver.

Volviendo al GTS 4.0, ¿cómo presentaría este modelo a un comprador potencial?

Ofrece un gran conjunto, con todo lo necesario para tener una óptima máquina deportiva, tanto en la pista como en el uso diario en carretera. También tiene una gran apariencia y un excelente sonido, gracias a su motor de seis cilindros. Sin mencionar que el coche es también una inversión financieramente atractiva.

Información

Jan Roth empezó a trabajar en Porsche en octubre de 1996 y ha estado involucrado en la gama 718 desde sus comienzos. Dice de sus coches que "los deportivos de motor central siempre han demostrado sus ventajas en las curvas cerradas y horquillas".

Versiones GTS

Las versiones GTS proporcionan el toque final deportivo a prácticamente todas las familias de modelos.

Se inician en competición con una victoria en la Targa Florio de 1964.

904 Carrera GTS

El precursor
El Carrera plateado fue el primer Porsche al que se le añadió la legendaria designación GTS junto al nombre. Ferdinand Alexander Porsche diseñó el coupé de motor central de acuerdo con la máxima "todos los Porsche son adecuados para las carreras", tanto de carretera como de circuito. El biplaza se estrenó en el circuito Solitude de Stuttgart, el 26 de noviembre de 1963. Fue el primer deportivo de Zuffenhausen con carrocería de plástico. Se fabricaron un total de 110 unidades. En 1964, logró su mayor victoria en la Targa Florio de Sicilia, conducido por el barón Antonio Pucci y Colin Davis.

Características del GTS
Elementos clásicos

- Frontal distintivo
- Carrocería rebajada de serie
- Interior en Alcantara negro
- Salidas dobles en color negro del escape deportivo
- Concepto de diseño GTS: logos, rejilla del radiador y llantas en negro satinado
- Más potencia y par que otras versiones de la gama
- Pinzas de freno rojas

Versiones GTS en la actualidad

Otros modelos

Panamera GTS

Consumo combinado de combustible: 10,3 l/100 km; emisiones combinadas de CO_2: 235 g/km
Motor: V8 biturbo
Cilindrada: 3.996 cc
Potencia: 460 CV (338 kW)
Par: 620 Nm
V. máx: 292 km/h
0–100 km/h: 4,1 s

Panamera GTS Sport Turismo

Consumo combinado de combustible: 10,6 l/100 km; emisiones combinadas de CO_2: 242 g/km
Motor: V8 biturbo
Cilindrada: 3.996 cc
Potencia: 460 CV (338 kW)
Par: 620 Nm
V. máx: 289 km/h
0–100 km/h: 4,1 s

Macan GTS

Consumo combinado de combustible: 9,6 l/100 km; emisiones combinadas de CO_2: 218 g/km
Motor: V6 biturbo
Cilindrada: 2.894 cc
Potencia: 380 CV (280 kW)
Par: 520 Nm
V. máx: 261 km/h
0–100 km/h: 4,7 s

Consumption data

718 Boxster GTS 4.0 (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.9 – 10.1 l/100 km; CO_2 emissions combined: 247 – 230 g/km; CO_2 class: G

718 Cayman GTS 4.0 (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.9 – 10.1 l/100 km; CO_2 emissions combined: 247 – 230 g/km; CO_2 class: G

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2020/es-porsche-718-gts-4-0-boxster-cayman-entrevista-jan-roth-21337.html

Media Package

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart