



PORSCHE



Porsche en el Salón del Automóvil de Ginebra 2019

Dossier de prensa

Contents

Porsche en Salón del Automóvil de Ginebra 2019

Tres estrenos ante el público en Ginebra: el nuevo 911 Cabriolet, el 718 T y el Macan S	3
Preparado para disfrutar del aire libre: el nuevo 911 Cabriolet	6
El nuevo Porsche 718 T: reducción al máximo placer de conducir	9
El nuevo Macan S: interconexión completa, nuevo diseño y más equipamiento	12

911 Carrera S Cabriolet: consumo combinado de combustible 9,1 l/100 km; emisiones combinadas de CO₂ 208 g/km;

911 Carrera 4S Cabriolet: consumo combinado de combustible 9,0 l/100 km; emisiones combinadas de CO₂ 207 g/km

718 Boxster T: consumo combinado de combustible 8,2-7,9 l/100 km; emisiones combinadas de CO₂ 187-181 g/km

718 Cayman T: consumo combinado de combustible 8,1-7,9 l/100 km; emisiones combinadas de CO₂ 186-180 g/km

Macan: consumo combinado de combustible 8,1 l/100 km; emisiones combinadas de CO₂ 185 g/km

Macan S: consumo combinado de combustible 8,9 l/100 km; emisiones combinadas de CO₂ 204 g/km

Los valores de consumo y de emisiones de CO₂ se determinan según el nuevo procedimiento de medición WLTP. Por ahora no se han indicado los valores NEDC derivados. Estos valores no son comparables con los determinados con los procedimientos de medición NEDC utilizados hasta ahora.

Puede encontrar más información sobre el consumo de combustible oficial y las emisiones de CO₂ específicas oficiales de nuevos automóviles en la «Guía sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y el consumo de corriente de nuevos automóviles» que se puede obtener gratuitamente en todos los puntos de venta y en DAT.

Porsche en Salón del Automóvil de Ginebra 2019

Tres estrenos ante el público en Ginebra: el nuevo 911 Cabriolet, el 718 T y el Macan S

Hace cuatro meses, Porsche presentó el nuevo 911 en Los Ángeles: la octava generación de este deportivo intemporal es tan potente, rápida y digital como nunca antes. A tiempo para el inicio de la primavera tendrá lugar el próximo estreno en el 89 Salón del Automóvil de Ginebra: el nuevo 911 Cabriolet. También para el 911 descapotable rige que: Porsche continúa el desarrollo de su icono de manera cuidadosa pero consecuente. Más dinámicos, eficientes y avanzados que nunca. Con un motor biturbo de 331 kW (450 CV) para los modelos S que permite alcanzar unas velocidades máximas de más de 300 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h en menos de cuatro segundos. Con el nuevo cambio de doble embrague de ocho velocidades y el Porsche Wet Mode para un comportamiento aún más seguro sobre calzadas mojadas. Y con un diseño que reinterpreta de una manera moderna elementos clásicos de la historia del 911, tanto en el interior como en el exterior.

El nuevo 911 Cabriolet continúa una larga tradición: el primer Porsche ya era un vehículo descapotable. En la familia de modelos 911, esta variante de carrocería se estrenó hace más de tres décadas. Hasta la actualidad es un símbolo de unas experiencias de conducción de una especial intensidad. Gracias al nuevo accionamiento hidráulico, el softtop, con un peso nuevamente optimizado, tarda solo doce segundos en plegarse por completo. Con la misma rapidez se cierra a unas velocidades de hasta 50 km/h. La estructura de capota de alta tecnología, fabricada principalmente de magnesio y diseñada, como siempre, por la misma empresa Porsche, evita que se infle el techo incluso a altas velocidades.

La segunda novedad importante que presentará Porsche en Ginebra será el 718 T. La nueva variante Touring de los modelos Boxster y Cayman combina el motor turbo de cuatro cilindros y 220 kW (300 CV) con componentes dinámicos de máxima actualidad, tales como el paquete Sport Chrono y el chasis deportivo PASM con un rebaje de la carrocería en 20 milímetros. El equipamiento de serie comprende igualmente la suspensión adaptativa del motor PADM y el Porsche Torque Vectoring con bloqueo mecánico del diferencial trasero. Ambos están disponibles, por primera vez, con el motor bóxer de 2,0 litros. En conjunto, esto permite condensar la característica de grandes prestaciones de

este deportivo de dos plazas en una experiencia de Porsche particularmente apasionante: el territorio del 718 T son las carreteras con curvas y su objetivo primordial es el puro placer de la conducción activa. Con su equipamiento concentrado en lo esencial, esta máquina purista continúa el legado del 911 T de 1968 y del 911 Carrera Clubsport de 1987.

También el nuevo Macan S se mostrará en Ginebra por primera vez a un público amplio. Porsche ha revalorizado por completo el Macan en cuanto a diseño, confort, conectividad y dinámica de conducción. Fiel al estilo del ADN de diseño Porsche, el SUV compacto se presenta con una banda de pilotos traseros LED en ejecución tridimensional. En el futuro, la tecnología LED será de serie también en los faros principales. Las innovaciones más llamativas en el interior son la pantalla táctil de 10,9 pulgadas del nuevo Porsche Communication Management (PCM), los difusores de ventilación reubicados y rediseñados, y el volante deportivo GT opcional ya conocido del 911. El PCM permite acceder a nuevas funciones digitales, tales como el control inteligente por voz y la navegación online de serie. La gama de equipamientos de confort se amplía, entre otros elementos, con un asistente para atascos, un ionizador y un parabrisas calefactable. El Macan S es propulsado por un nuevo motor V6 con una cilindrada de tres litros y turbocompresor Twin-Scroll en el Central Turbo Layout. El motor alcanza 260 kW (354 CV) y proporciona un par de 480 Nm. La caja de cambios de doble embrague PDK de siete velocidades y la tracción integral Porsche Traction Management (PTM) están perfectamente adaptadas al nuevo motor

Porsche en Suiza: preferencia por los deportivos potentes

Hace 70 años, en 1959, el fabricante de automóviles deportivos presentó por primera vez vehículos en el Salón del Automóvil de Ginebra. Porsche Schweiz AG, con sede en Rotkreuz, registró en 2018 una ligera disminución de las ventas a 3350 vehículos. Los modelos más potentes seguían gozando de gran popularidad. Del icono de los deportivos 911, se entregaron a los clientes 962 vehículos, un diez por ciento más que el año anterior; la proporción de las versiones Turbo-/Turbo S y GT era del 56 por ciento. El Macan fue también el modelo de Porsche más popular entre los clientes suizos en 2018 con 1068 entregas. Desde su lanzamiento en el año 2014 se entregaron un total de 7035 vehículos a los compradores. En el ámbito de los Gran Turismo, Porsche pudo puntuar con la tecnología híbrida

orientada a las prestaciones: La proporción de los híbridos Plug-in aumentó en 2018 al 59 por ciento de todos los Panamera entregados. El 20 por ciento correspondían a la versión de primer nivel del Panamera Turbo S E-Hybrid.

Preparado para disfrutar del aire libre: el nuevo 911 Cabriolet

Cuando Porsche mostró en septiembre de 1981 el prototipo del primer 911 Cabriolet en la Exposición Internacional de Automóviles (IAA) en Fráncfort, los clientes y aficionados estaban encantados a primera vista. Desde entonces, la variante descapotable del 911, que se empezó a entregar a partir de 1982, ocupa un lugar fijo en la gama de modelos. La versión descapotable de este icono de los automóviles deportivos posee todas las innovaciones del coupé. Entre los avances específicos para el Cabriolet se encuentra un nuevo sistema hidráulico que permite abrir y cerrar la capota más rápidamente que hasta ahora.

El nuevo modelo recoge el lenguaje formal moderno del coupé, manteniendo también como el Cabriolet el carácter inconfundible de un Porsche 911. La capota de tela totalmente automática posee una luna trasera de cristal incorporada enrasada. En la estructura de la capota están integrados unos elementos de magnesio de gran tamaño, los denominados contracerchos planos, que evitan con plena fiabilidad que el techo se infle a altas velocidades. La capota se puede abrir o cerrar hasta una velocidad de 50 km/h. El nuevo accionamiento de techo más ligero reduce el tiempo de apertura a unos doce segundos. El panel cortavientos de despliegue eléctrico se eleva en solo dos segundos y quita la fuerza al viento en la nuca.

El 911 Cabriolet se inicia como el Carrera S con tracción trasera y como el Carrera 4S con tracción total. Ambos confían en el motor bóxer turbo de seis cilindros de 2981 cm³ y 331 kW (450 CV) a 6500 rpm que desarrollan un par de 530 Nm entre 2300 y 5000/min. La mejora del procedimiento de inyección y otras medidas para la optimización, tales como la nueva disposición de los turbocompresores, incluyendo la refrigeración del aire de sobrealimentación, aumentan la eficiencia y reducen las emisiones en la propulsión. La transmisión de fuerza tiene lugar a través de una caja de cambios de doble embrague de ocho velocidades de nuevo desarrollo. El 911 Carrera S acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos (con el paquete Sport Chrono opcional: 3,7 s) y alcanza una velocidad máxima de hasta 306 km/h. El 911 Carrera 4S alcanza una velocidad máxima de 304 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos (con el paquete Sport Chrono opcional: 3,6 s).

Gracias a la nueva posición de los apoyos del motor, el Cabriolet muestra una rigidez torsional aún mayor que su predecesor. Por primera vez se ofrece para el 911 Cabriolet el Porsche Active Suspension Management (PASM). En este caso, la suspensión es más dura y más corta, las barras estabilizadoras del eje delantero y trasero son más rígidas, y el chasis en su conjunto está rebajado en diez milímetros. Como resultado, el 911 queda asentado en la calzada de manera aún más neutra y equilibrada.

El diseño exterior se basa en el de las generaciones anteriores del 911

El nuevo 911 Cabriolet se presenta más ancho, más seguro de sí mismo y, globalmente, más musculoso que su predecesor. Por encima de las grandes ruedas con un diámetro de 20 pulgadas delante y 21 pulgadas detrás se despliegan unos guardabarros más anchos. Así, los modelos con tracción trasera presentan la misma anchura de la carrocería que los modelos con tracción total. En este caso, el aumento del eje posterior es de 44 milímetros. La parte delantera, generalmente 45 milímetros más ancha, recupera un aspecto tradicional de las primeras generaciones del 911: la tapa de maletero alargada hacia delante con una llamativa cavidad delante del parabrisas. Ambos elementos alargan visualmente la parte frontal y le aportan dinámica.

En la parte trasera dominan los alerones netamente más anchos, los cuales se pueden desplegar a distintos niveles, y la banda luminosa fina y continua. Con excepción de la capota, así como de la parte delantera y trasera, todo el revestimiento exterior está fabricado en aluminio.

Nuevo diseño interior con líneas claras

El interior está marcado por las líneas depuradas y rectas del tablero de instrumentos con el nivel de instrumentos inclinado hacia atrás. Al igual que en el 911 original, el tablero de instrumentos se extiende por todo el ancho entre dos planos de aletas horizontales. Además del cuentarrevoluciones central, dos esbeltas pantallas de forma libre sin marco mantienen informado al conductor. La nueva arquitectura permite manejar la pantalla central del Porsche Communication Management (PCM), que mide ahora 10,9 pulgadas, de manera rápida y sin distracciones.

Amplios sistemas de asistencia aumentan la seguridad y la comodidad

Como novedad mundial, Porsche ha desarrollado el modo Wet incorporado de serie. Dicha función detecta el agua en la carretera, prepara los sistemas de regulación en consecuencia y advierte al conductor. Así, este puede ajustar el vehículo con un botón o utilizar el interruptor de modo del volante (incluido en el paquete Sport Chrono) para reforzar la estabilidad. El asistente de advertencia y de frenado, instalado igualmente de serie, detecta con la ayuda de cámaras el peligro de colisiones con vehículos, peatones y ciclistas y envía un aviso o inicia un frenado de emergencia si es necesario. Un asistente de aparcamiento con cámara de marcha atrás completa el equipamiento de serie en el Cabriolet. Opcionalmente, se ofrece para el 911 un asistente de visión nocturna con cámara termográfica, así como el control de velocidad con regulador de distancia automático, la función Stop-and-go y una protección de pasajeros reversible.

En Alemania, el 911 Carrera S Cabriolet cuesta a partir de 134 405 euros y el 911 Carrera 4S Cabriolet a partir de 142 259 euros, incluidos el I.V.A. y el equipamiento específico del país.

El nuevo Porsche 718 T: reducción al máximo placer de conducir

Con el 718 T, Porsche ha trasladado el concepto purista del 911 T de 1968 a su serie de deportivos de dos plazas. La nueva variante de modelo de Boxster y Cayman combina el motor bóxer de cuatro cilindros de 220 kW (300 CV) con una experiencia especialmente emocional al conducir un Porsche. Numerosos elementos de equipamiento resaltan la orientación a las prestaciones de los modelos T. Entre ellos se encuentran las llantas de aleación de 20 pulgadas, el chasis deportivo PASM rebajado en 20 milímetros que se ofrece por primera vez en combinación con el motor turbo de 2,0 litros, la palanca de cambio acortada con el esquema de cambio en rojo o el paquete Sport Chrono. En combinación con el motor básico, estos equipamientos solo están disponibles en el 718 T. Porsche lo ofrece como Boxster y como Cayman con cambios de marchas de seis velocidades y Porsche Torque Vectoring (PTV), incluyendo el bloqueo mecánico del diferencial trasero. Opcionalmente, también se puede suministrar el cambio de doble embrague Porsche (PDK).

En Porsche, la «T» representa tradicionalmente «Touring» y equivale al placer de conducir en su expresión más pura. El territorio del 718 T son las carreteras con curvas y su objetivo primordial es el placer de la conducción dinámica. El dos plazas con su equipamiento reducido se ajusta a esta filosofía: para ello comprende lazadas de apertura negras en los paneles de puerta, así como asientos deportivos con ajuste eléctrico de 2 posiciones, bandas centrales negras Sport-Tex y un anagrama «718» bordado en los reposacabezas.

Además, un compartimento amplio sustituye el Porsche Communication Management-Modul (PCM). Quien no desee prescindir del sistema de entretenimiento puede pedirlo sin suplemento de precio. En conjunto, estas medidas compensan el peso adicional que representa la instalación del filtro de partículas de gasolina (OPF).

En el interior, otros acentos marcadamente deportivos resaltan el carácter del 718 T. Gracias a su aro dotado de un grueso acolchado, el volante deportivo GT con conmutador de modos, muy manejable con diámetro de 360 milímetros, se maneja con una gran seguridad. Unos anagramas blancos

«Boxster T» o «Cayman T», respectivamente, adornan las esferas negras de los instrumentos. Las molduras decorativas del salpicadero y de la consola central están esmaltados en negro abrigantado. También las molduras de acceso de las puertas lucen anagramas «Boxster T» o «Cayman T».

Desde el exterior, el Porsche 718 T se caracteriza por su presencia potente: visualmente, tiene una planta aún más sólida gracias a las llantas de aleación de 20 pulgadas esmaltadas en color Gris Titanio abrigantado, combinadas con el rebaje de 20 milímetros a través del chasis deportivo PASM de serie. En los laterales, las partes superiores de color Gris Ágata de los retrovisores y los anagramas «718 Boxster T» o «718 Cayman T», respectivamente, indican la variante de modelo. En la parte posterior, se identifica por el sistema de escape deportivo con salidas de escape dobles cromadas de color negro dispuestas en posición centrada. Como colores de exterior se ofrecen Negro, Rojo Guardia, Amarillo Racing y Blanco, así como los colores metalizados Blanco Carrara, Negro profundo y Plata GT. Como colores especiales, Porsche ofrece Naranja Lava y Azul Miami. Con el equipamiento adaptado, los compradores del modelo 718 T se benefician de una ventaja económica de entre un cinco y un diez por ciento en comparación con un modelo básico dotado de un equipamiento comparable.

El motor bóxer turbo de 220 kW (300 CV) acelera el Porsche 718 T con una gran potencia desde las bajas revoluciones y alcanza hasta 7500 rpm. A 2150 rpm, el motor turbo de cuatro cilindros y 2,0 litros alcanza ya su par máximo de 380 Nm. A esto se añade una tara de 1350 (PDK: 1380) kilogramos. Con su relación potencia/peso de 4,5 (4,6) kg/CV, acelera de 0 a 100 km/h en 5,1 (4,7) segundos. Su velocidad máxima se encuentra en 275 km/h.

El paquete Sport Chrono incluido de serie en el 718 T ofrece los modos de conducción Normal, Sport, Sport Plus e Individual que se pueden seleccionar a través del conmutador de modos en el volante. Sport y Sport Plus activan una característica más deportiva de la gestión del motor y la curva característica del acelerador; la función automática de doble embrague ayuda a conmutar a marchas inferiores en el cambio de marchas manual. Sport Plus potencia adicionalmente el comportamiento del 718 T con una configuración más deportiva del Porsche Active Suspension Management (PASM), de la suspensión adaptativa del motor Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM) y del cambio de doble embrague Porsche opcional. En combinación con el PDK se dispone de la función Launch Control y del botón Sport Response en el centro del conmutador de modos.

Otra particularidad son los apoyos dinámicos de la caja de cambios: el sistema PADM. Minimiza las vibraciones en la zona del motor y de la caja de cambios y reduce los movimientos que influyen en la dinámica de conducción debido a la masa global de la cadena cinemática. Combina las ventajas de los apoyos duros y blandos de la caja de cambios: en los cambios de carga y en curvas rápidas el comportamiento en circulación se vuelve notablemente más preciso y estable, sin restringir la comodidad en trayectos con calzada irregular.

En Alemania, el Porsche 718 Cayman T cuesta a partir de 63 047 euros y el 718 Boxster T a partir de 65 070 euros, incluidos el I.V.A. y el equipamiento específico del país. Los nuevos modelos se pueden pedir para la UE28 y estados usuarios.

El nuevo Macan S: interconexión completa, nuevo diseño y más equipamiento

La dinámica de conducción es y continuará siendo la prioridad del Macan. El tren de rodaje rediseñado aumenta el placer de conducción, gracias a la mayor neutralidad manteniendo la estabilidad y a la mejora del confort. También el nuevo Macan sale a escena una vez más con una combinación de neumáticos mixtos, inusual en este segmento de vehículos. Al igual que en los modelos deportivos de Porsche, esto permite aprovechar de forma óptima las ventajas que brinda la tracción total inteligente PTM en cuanto a dinámica de conducción. Los neumáticos de nuevo desarrollo con características de rendimiento mejoradas posibilitan además una dinámica transversal perfeccionada.

Banda de pilotos traseros LED en el estilo de la identidad de la marca

La remodelación completa de la zaga se basa en el diseño claro del modelo predecesor. Con la banda de luces LED en tres partes en ejecución tridimensional, se añade un rasgo de diseño distintivo de Porsche. Esta banda une ambos pilotos traseros. Sobre la banda de pilotos está ubicado el anagrama tridimensional «PORSCHE». El nuevo diseño del contorno de los pilotos traseros en el portón trasero extiende visualmente el vehículo, rompe la altura y enfatiza la anchura. Se ha rebajado el centro de gravedad visual, lo cual constituye otro indicio estilístico de la mayor dinámica de conducción. Además, las luces de freno en diseño de cuatro puntos reflejan la identidad de la marca. Los tubos finales del sistema de escape se integran de forma armoniosa en la parte inferior de la zaga, rematándola dinámicamente hacia abajo.

Interior refinado con nuevo PCM y mayor sensación de amplitud

Con el nuevo Porsche Communication Management (PCM), el Macan accede a todas las posibilidades del mundo digital de Porsche. La pantalla táctil full-HD ha aumentado su tamaño de 7,2 a 10,9 pulgadas. Al igual que en los modelos Panamera y Cayenne, es posible personalizar la interfaz de usuario mediante mosaicos predefinidos. Completamente interconectado en red de serie, el nuevo sistema incluye una navegación online mejorada y Porsche Connect Plus. En este aspecto, la conexión a la nube «Here Cloud» dedicada a la navegación desempeña un papel clave, entre otros factores. De este modo, el conductor tiene acceso en todo momento a datos online actualizados para un cálculo

rápido de la ruta. Otros servicios y funciones son la radio online con cambio automático entre las fuentes FM/DAB/Online, el control inteligente por voz Voice Pilot, las funciones remotas, así como los servicios de seguridad y de emergencia. La aplicación Porsche Connect y la aplicación Porsche Car Connect permiten al conductor comunicarse con su Macan vía smartphone. Además, la aplicación Offroad Precision brinda la posibilidad de vivir una experiencia offroad con el Macan aún más emotiva y documentarla.

Para el nuevo Macan está disponible una gama de opciones ampliada con sistemas de asistencia perfeccionados. En el interior del nuevo Macan, el volante deportivo GT opcional tiende el puente al 911. Además, hace su aparición en el Macan el selector de modo integrado en el volante, que incluye el botón Sport Response como componente del paquete opcional Sport Chrono. El nuevo asistente para atascos, basado en el regulador de velocidad con control de crucero adaptativo, posibilita una conducción más relajada en el rango de velocidad hasta 65 km/h. El nuevo sistema mantiene al Macan en su carril mediante intervenciones selectivas en la dirección.

Nuevo motor V6 con Central Turbo Layout

En el Macan S, Porsche monta ahora un motor de seis cilindros en V de nuevo desarrollo. El motor turbo con tres litros de cilindrada proporciona 260 kW (354 CV) y desarrolla un par máximo de 480 Nm. Esto supone un incremento de 10 kW (14 CV) en comparación con el modelo predecesor. Como resultado, el tiempo de aceleración de 0 a 100 km/h con el paquete Sport Chrono se acorta en 0,1 hasta 5,1 segundos, y se alcanza una velocidad máxima de 254 km/h.

El motor de seis cilindros del Macan S es un propulsor de alta tecnología: montado por primera vez en el Panamera, este motor se ha utilizado también en el Cayenne y ahora en el Macan. Su particularidad más llamativa: el turbocompresor único de gases de escape está dispuesto en el interior de la V de cilindros, en el denominado Central Turbo Layout. Los recorridos cortos de los gases de escape entre las cámaras de combustión y el turbocompresor se traducen en una respuesta sumamente instantánea, lo cual propicia un estilo de conducción dinámico.

En la tecnología Twin-Scroll del nuevo turbocompresor, los flujos de gas de escape se alimentan al rotor de turbina por separado de forma continua. Esto permite reducir sensiblemente los inconvenientes de la alternancia de carga. La geometría perfeccionada de la cámara de combustión con inyector central favorece la preparación eficiente de la mezcla. Además de aumentar de 113 a 118 CV la potencia por litro, también se han mejorado las emisiones de gases de escape. Hasta tres inyecciones por ciclo de trabajo optimizan la combustión y reducen así la cantidad de sustancias nocivas contenidas en el gas de escape.

El Porsche Macan S cuesta en Alemania a partir de 58 763 euros, incluido el I.V.A. y el equipamiento específico del país.