

El Macan Turbo con paquete Performance completa la gama de SUV de Porsche

Soberanos en todos los terrenos: Porsche Cayenne y Macan

Porsche amplía el espectro de dinámica de conducción para SUV y coloca al Macan Turbo con paquete Performance por delante del resto de todoterrenos compactos. No solo se introduce en el mercado un modelo superior con prestaciones mejoradas de 440 CV (324 kW) con características de conducción especialmente deportivas, el nuevo Macan Turbo con paquete Performance resalta una vez más la amplitud típica de los SUV de Porsche. El Cayenne y el Macan cubren un rango sin precedentes gracias al uso robusto todoterreno, la dinámica de conducción deportiva en el circuito de carreras y el confort para trayectos largos en el día a día. Dentro o fuera de la carretera, en nieve, en grava o en asfalto, combinan tracción óptima con el placer de conducción especial de un Porsche.

El Porsche Cayenne: el modelo original del SUV deportivo

El origen de la historia de éxito del Cayenne y el Macan se encuentra en una decisión valiente y con visión de futuro tomada por Porsche a finales de los 90. Tras lograr el éxito en el mercado de los deportivos, la empresa buscaba nuevas oportunidades de crecimiento y se decidió por el segmento de vehículos utilitarios deportivos (SUV). Puesto que la nueva serie tenía que cumplir con los requisitos más diversos y exigentes, los ingenieros de desarrollo, además de su potencia innovadora, aportaron la experiencia obtenida de los más de 50 años de tradición en la fabricación de deportivos. Esta mezcla determinó el concepto del vehículo y es hasta la fecha uno de los secretos del éxito de los SUV de Porsche.

En 2002, Porsche presentó el Cayenne y le otorgó al término "amplitud" una dimensión totalmente nueva. El Cayenne hizo realidad la idea de un deportivo en el segmento de SUV. Hoy en la oficina, mañana en el campo o el circuito de carreras: el Cayenne ofrecía ambiente, precisión y placer de conducción en todos los terrenos. Todo esto sin dejar de lado el ADN de diseño típico de Porsche.

El Cayenne S, con una potencia de 340 CV (250 kW), y su hermano mayor, el Cayenne Turbo, más potente y cómodo con 450 CV (331 kW), llevaron al fabricante de deportivos de Stuttgart a una nueva gama de prestaciones. El concepto del chasis convenció: Ofrecía una gran agilidad, tanto en la conducción deportiva como en el exigente uso todoterreno. El nuevo sistema Porsche Traction Management (PTM) ejercía una influencia decisiva sobre toda la dinámica de conducción. La tracción a las cuatro ruedas innovadora e inteligente tenía en cuenta, además de la tracción, el estado actual de la conducción, lo que llevó a una dinámica de conducción jamás vista antes en el segmento. De esta forma, el Cayenne acabó con los prejuicios de que los vehículos todoterreno son lentos y poco deportivos.

Un deportivo puro vestido de todoterreno: el primer Cayenne GTS

Revisado en 2007 y equipado con motores de inyección directa y un nuevo paquete de dinámica de conducción, el Cayenne volvió a destacar por su deportividad: Por primera vez en décadas, el Cayenne GTS llevó de nuevo la combinación de letras que Porsche había reservado para deportivos muy especiales. Como un modelo especialmente dirigido a la dinámica de conducción, sentó nuevas bases en el segmento de SUV. De la dinámica deportiva se ocupaban el motor de ocho cilindros con mayores prestaciones de 405 CV (298 kW), la caja de cambios manual de seis marchas y una relación corta del eje trasero.

Como la dinámica comienza en el chasis, el modelo deportivo contaba por primera vez en su serie con una combinación de suspensión con muelles de acero con sistema de amortiguadores ajustables

(PASM) y tenía un descenso de aproximadamente 24 milímetros. Esto proporcionó al GTS una posición dentro de la familia Cayenne similar a la del GT3 entre los modelos 911.

Dos años más tarde, Porsche presentó el primer modelo diésel de Porsche AG: el Cayenne Diesel con motor turbo V6 más potente de 240 CV (176 kW). Combinaba las ventajas de un motor diésel sobrealimentado y la emoción habitual de Porsche. Además, dejaba claro que un SUV diésel podía ser muy deportivo.

2010: El Cayenne se convierte en pionero en tecnología híbrida

En 2010, una generación de Cayenne completamente nueva sustituyó al superventas. Con esta generación, Porsche introdujo la tecnología híbrida paralela en el mundo de los automóviles en serie: con unas prestaciones de 380 CV (279 kW), el Cayenne S Hybrid consumía solo 8,2 l/100 km según el NEDC. Como el primer sistema del mundo, la tracción híbrida Porsche permitía lograr otros potenciales de consumo en intervalos de velocidad mayores, como rodar con el motor de combustión apagado (navegación a vela) hasta 150 km/h. En la actualidad, todos los SUV de Porsche pueden navegar a vela de forma individual. Cuatro años más tarde, el Cayenne logró de nuevo un trabajo pionero y se convirtió en el primer híbrido enchufable del segmento de SUV premium. El consumo total se redujo a 3,4 l/100 km en el NEDC. Y esto con unas prestaciones combinadas de 416 CV (306 kW). Sin embargo, con toda esta eficiencia, el Cayenne con tracción híbrida seguía siendo extremadamente deportivo y utilizaba la tracción electrónica, por ejemplo, para aumentar la aceleración.

El programa de modelos Cayenne actual

Porsche asegura el éxito mediante el desarrollo continuado de las series de modelos. Poco después que el Macan, el Cayenne recibió en el modelo actual el nuevo Porsche Communication Management (PCM), que vincula al conductor de forma más intensa con el vehículo y el entorno. En la actualidad, el SUV premium de Porsche combina en distintos modelos la deportividad y la eficiencia de forma individual: se pueden elegir motores con seis y ocho cilindros; de gasolina, diésel o con tracción híbrida. Como modelos eficientes y potentes se presentan el Cayenne Diesel con motor turbo V6, 262 CV (193 kW) y 6,8-6,6 l/100 km, y el Cayenne S Diesel con motor biturbo V8, 385 CV (283 kW) y 8,0 l/100 km. Con una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos, ofrece prácticamente el mismo valor que el Cayenne S, que alberga un motor biturbo V6 con 420 CV (309 kW). El motor biturbo V6 de prestaciones aumentadas del Cayenne GTS, que tiene una reducción de 20 milímetros, logra llegar hasta los 440 CV (324 kW).

La potencia combinada de los motores electrónico y V6 impulsan al Cayenne S E-Hybrid con unas prestaciones de 416 CV (306 kW). Los 520 CV (382 kW) del motor V8 sobrealimentado de Porsche garantizan las prestaciones de conducción soberanas del Cayenne Turbo. Acelera de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos y alcanza una velocidad máxima de 279 km/h. Esto solo lo supera el modelo superior, el Cayenne Turbo S: el motor revisado logra 570 CV (419 kW), lo que lo convierte sin duda en uno de los mejores deportivos.

Porsche ofrece el Cayenne Diesel y el Cayenne S E-Hybrid como Platinum Edition. Reconocible en el exterior por sus elementos deportivos, la serie especial incluye un equipamiento de alta calidad a un precio atractivo.

El Macan: genes deportivos en un SUV compacto

Ratificados por el éxito del concepto del Cayenne de SUV deportivo, en Porsche se decidieron por una segunda gama todoterreno. A partir de 2014, el Macan, como SUV compacto deportivo, mejoró este segmento del mercado. Sentó bases en dinámica y diversión de conducción. Y eso tanto en

carreteras como fuera de ellas. El Macan combinaba el programa de motores con mayores prestaciones de su clase con la caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK) de siete velocidades deportiva. Además, la nueva serie Porsche ofrecía tres variantes de chasis deportivas, incluida la suspensión neumática exclusiva del segmento.

El Macan tomó desde el principio la posición líder en competencia directa. Tanto el modelo superior Macan Turbo con motor biturbo V6 de 3,6 litros y 400 CV (294 kW) como el Macan S con motor biturbo V6 de 3,0 litros y 340 CV (250 kW) definieron una nueva clase de prestaciones. En el trío de SUV, el Macan S Diesel, con su potente motor turbodiesel de 258 CV (190 kW), tenía el mayor par motor.

Como anteriormente con el Cayenne, el Macan se estableció como el referente en dinámica de conducción de su clase. Porsche desarrolló en 2015 un modelo más deportivo, el Macan GTS. Como todos los modelos con estas abreviaturas, este también estaba inspirado en la competición. Ofrecía 20 CV más de potencia que el Macan S, un chasis revisado y frenos reforzados. La variante GTS del SUV compacto brilla con experiencias de conducción más allá de las habituales del Macan original. Un PASM más deportivo con descenso de altura también forma parte del equipamiento del GTS, como los neumáticos mixtos de 20 pulgadas.

Nuevo modelo superior: Macan Turbo con paquete Performance

Ahora Porsche lo ha vuelto a hacer: equipado con el paquete Performance, el Macan Turbo pasa a coronar la gama y convence con unas prestaciones de conducción mejoradas, mayor agilidad y aún más emoción al volante.

Con esta mejora de la potencia, el motor V6 de 3,6 litros y sobrealimentación biturbo logra 440 CV (324 kW). Esto supone 40 CV (30 kW) más que en el Macan Turbo, con lo que se convierte en el modelo más potente de la gama. Acelera de 0 a 100 en 4,4 segundos (4 décimas menos) y alcanza una velocidad punta de 272 km/h (6 km/h más). Su par motor también se ha incrementado en 50 Nm, hasta llegar a un máximo de 600 Nm, disponible a lo largo de un amplio intervalo de revoluciones, de entre 1.500 rpm y 4.500 rpm. Esto contribuye también a aumentar la potencia de tracción: en el modo Sport Plus, el tiempo necesario para acelerar de 80 a 120 km/h se ha reducido en 0,2 segundos, hasta los 2,9 segundos. El consumo de combustible (según el NEDC) del nuevo modelo superior de la gama Macan se encuentra entre 9,4 y 9,7 litros cada 100 km, dependiendo de los neumáticos montados.

Además del motor con mayor potencia, el Macan Turbo con paquete Performance también incluye de serie un nuevo sistema de frenos, un chasis deportivo regulable más bajo, el paquete Sport Chrono y el sistema de escape deportivo. Los frenos delanteros vienen equipados con discos ranurados con un diámetro de 390 milímetros (30 milímetros más con respecto al Macan Turbo sin paquete Performance). Los discos se sujetan con mordazas de freno de seis pistones pintadas en rojo. Con tan solo pulsar un botón, se activa el sistema Porsche Active Suspension Management (PASM) que, gracias a su ajuste óptimo a la carrocería del vehículo, 15 milímetros más baja, ofrece un comportamiento en carretera extraordinariamente deportivo. También está disponible de forma opcional la suspensión neumática con regulación de nivel, altura ajustable y un descenso de altura de diez milímetros.

Con el paquete Sport Chrono, el conductor puede aumentar aún más las prestaciones del Macan Turbo. En el modo Sport Plus, este paquete ajusta el funcionamiento del chasis, el motor y la caja de cambios para acentuar al máximo el carácter deportivo del vehículo, acompañado de un sonido aún más emocionante del sistema de escape deportivo. La caja de cambios de doble embrague de siete velocidades PDK se ha rediseñado para proporcionar tiempos de reacción muy cortos, puntos de

cambio óptimos y un mayor par motor durante los cambios de marcha para una aceleración máxima.

Para personalizar el Macan Turbo con paquete Performance, hay diversas opciones de equipamiento a medida, como el paquete exterior Turbo que, entre otros elementos, ofrece llantas de 21 pulgadas con diseño 911 Turbo y radios laterales pintados en negro alto brillo, ópticas principales LED con PDLs Plus y otros numerosos elementos en negro. El paquete interior Turbo incluye, entre otras cosas, tapizados de cuero negro con amplios componentes de Alcántara, numerosos detalles de color y elementos de carbono como las molduras de acceso con el anagrama del modelo iluminado en blanco.

Conexión total: el nuevo sistema de Infotainment de los SUV de Porsche

Como todas las series de Porsche, la amplia oferta de Infotainment del Macan Turbo con paquete Performance tiene el nuevo Porsche Communication Management (PCM) de serie. La pieza principal es la pantalla táctil de siete pulgadas de alta resolución: la interfaz de usuario permite un manejo intuitivo similar al de los smartphones. Si el sensor de proximidad detecta una entrada de manejo, se muestran los contenidos del menú que el conductor puede controlar con los gestos multitáctil. Las interfaces Bluetooth, USB y SD permiten la integración de smartphones y medios de almacenamiento. Además, el PCM puede conectarse también con el iPhone para usar Apple CarPlay®.

El módulo de navegación a bordo se incluye de serie en el Cayenne y es opcional en el Macan: convence con una visualización de mapas de alta resolución y, en función del terreno, en 3D. El guiado de rutas también puede iniciarse cómodamente por control por voz. El módulo opcional Connect Plus garantiza una mejora significativa del guiado de rutas dinámico mediante el uso de información del tráfico en tiempo real. Además, el uso del PCM como hotspot Wi-Fi y una integración más extensa del smartphone en términos de conexión cubren todas las expectativas. Mediante la app Porsche Connect, puede transferir destinos directamente del smartphone al PCM para comenzar el guiado de rutas. En el módulo Connect Plus, también está incluida Porsche Car Connect. Con esta app, se pueden controlar de forma remota determinadas funciones del vehículo con el smartphone y consultar datos, como el nivel de llenado del depósito.

PTM y PSM: conducción segura en el invierno

Típico de Porsche: el aumento de prestaciones y dinámica de conducción no afecta a su aptitud utilitaria. Las propiedades todoterreno y para el invierno no se ven mermadas. Esto lo garantiza la conexión de la tracción total (PTM) y el programa de estabilización (PSM).

Los sistemas Porsche Traction Management y Porsche Stability Management intercambian información continuamente mediante el bus CAN conectado, para lograr una estabilidad de conducción especialmente alta y las distancias de frenado más cortas. En el frenado con ABS, por ejemplo, el regulador del vehículo principal inicia la apertura del embrague longitudinal de las cuatro ruedas.

Estrictamente hablando, no es posible separar la dinámica del vehículo y la tracción, pues las transiciones son muy fluidas. Por ejemplo, solo si un vehículo tiene buena tracción y los neumáticos no acumulan un deslizamiento excesivo se podrán transmitir también fuerzas de guiado lateral. En el eje delantero, esto se traduce en una mejor dirección y, para el eje trasero, en estabilidad. La probabilidad de que las ruedas motrices patinen puede reducirse, o incluso evitarse completamente, mediante el uso del PTM, antes de que tenga que intervenir el PSM.

En el PTM, la tracción total activa está diseñada como sistema Hang-on controlado. El embrague multidisco electrónico integrado en este sistema asume una distribución de la fuerza de tracción entre el eje trasero de accionamiento constante y el eje delantero totalmente variable y sin distribución básica fija. Se puede reaccionar muy rápidamente a distintas situaciones de conducción gracias a la supervisión continuada del estado de la conducción. Si, por ejemplo, las ruedas traseras comienzan a girar durante la aceleración, se distribuye más fuerza de tracción a la parte delantera mediante una intervención más potente del embrague multidisco. En las curvas, solo se transmite a las ruedas delanteras la fuerza de tracción necesaria para lograr un guiado lateral óptimo.

Diversión de conducción con seguridad: PSM y PSM Sport

Durante el invierno, las funciones básicas del PSM mejoran especialmente la seguridad de conducción en casos límite. En principio, el PSM interviene en situaciones de conducción críticas cerca del margen límite mediante intervenciones selectivas de los frenos para estabilizar. Como el sistema puede detectar el deslizamiento aumentado de una rueda antes que el conductor y poner en marcha medidas correctivas lo más rápidamente posible, aumenta la estabilidad de la conducción sobre nieve, barro o hielo. Esto se aplica incluso más a las carreteras con valores de fricción cambiantes, por ejemplo, en caso de deshielo o carreteras parcialmente cubiertas de nieve. Como resultado, todos los SUV de Porsche ofrecen una seguridad de conducción activa muy alta con la agilidad típica de Porsche.

En combinación con el paquete Sport Chrono (de serie en el Macan Turbo con paquete Performance), el sistema del Macan ofrece un modo de activación independiente mediante el botón PSM de la consola central con la denominación "PSM Sport". Este se diferencia enormemente del modo normal en su funcionamiento y permite a los conductores más ambiciosos, por ejemplo, acercarse más al margen límite del Porsche en el circuito de carreras. En comparación con "PSM On", la función permite movimientos de guiñada mucho mayores en el eje vertical y un mayor deslizamiento en las ruedas motrices. Esto permite disfrutar todavía más de las prestaciones dinámicas, incluso en la nieve. Incluso para los conductores de deportivos más experimentados, esto elimina la necesidad de una desconexión completa del PSM. El modo "PSM Off" se activa mediante una pulsación larga del botón PSM. De esta forma, se tiene en cuenta la filosofía de Porsche de poder apagar completamente el sistema de regulación si se desea. Sin embargo, en el modo "PSM Off" y el modo "PSM Sport", la potente frenada del rango de regulación del ABS reactiva completamente la asistencia estabilizadora del PSM, hasta que el freno se vuelve a liberar.

Casi un millón de SUV deportivos de Porsche

El balance: tras la gran entrada al mundo de los SUV con el Cayenne, su hermano compacto, el Macan, también demuestra ser un modelo exitoso con una demanda creciente. Porsche ha vendido 204.740 unidades del deportivo compacto para todos los terrenos. Las 79.725 entregas en todo el mundo durante los primeros diez meses de 2016 se traducen en una tasa de crecimiento del 15 por ciento. En total, la empresa ha vendido 920.210 Cayenne y Macan en todo el mundo. La fórmula del éxito es combinar diversión de conducción y emoción en un deportivo Porsche para todos los terrenos. (Cifras de ventas: a fecha de octubre de 2016)