



PORSCHE



Winter Performance Drive Finlandia

Cartella stampa

Sommario

La Macan Turbo con pacchetto Performance completa la gamma di SUV Porsche

Sovrane su qualunque terreno: Porsche Cayenne e Macan 3

La Porsche Cayenne: l'origine del SUV sportivo	3
Sportiva pura nella veste di un SUV: la prima Cayenne GTS	4
2010: la Cayenne diviene pioniera dell'ibrido	4
La gamma di modelli Cayenne oggi	5
La Macan: i geni di una sportiva in un SUV compatto	6
Nuovo modello top di gamma: Macan Turbo con pacchetto Performance	6
Connessa al meglio: il nuovo sistema di infotainment dei SUV Porsche	8
PTM e PSM: un accompagnamento sicuro nelle giornate invernali	9
Divertimento alla guida assicurato: PSM e PSM Sport	9
Presto saranno un milione i SUV sportivi di Porsche	10

Consumi ed emissioni 11

12/2016

La Macan Turbo con pacchetto Performance completa la gamma di SUV Porsche

Sovrane su qualunque terreno: Porsche Cayenne e Macan

Porsche amplia lo spettro della dinamica di guida per i SUV e mette la Macan Turbo con pacchetto Performance in prima linea tra le vetture a trazione integrale. Con essa, non soltanto arriva sul mercato un modello top di gamma migliorato nella potenza fino a 324 kW (440 CV) e dotato di eccezionali proprietà di guida sportiva; la nuova Macan Turbo con pacchetto Performance sottolinea anche una volta di più il carattere distintivo dei SUV del marchio Porsche. Tra stabilità nel fuoristrada, dinamica di guida da auto sportiva in circuito e comfort sui lunghi tragitti di tutti i giorni, la Cayenne e la Macan coprono una fascia senza precedenti. Su strada o fuori strada, su neve, ghiaia o asfalto uniscono la trazione ottimale con il particolarissimo piacere di guida di una Porsche.

La Porsche Cayenne: l'origine del SUV sportivo

La storia di successo di Cayenne e Macan ha avuto origine da una decisione tanto coraggiosa quanto lungimirante di Porsche, risalente agli anni '90. Dopo il successo ottenuto sul mercato delle auto sportive, l'impresa cerca nuove possibilità di crescita e sceglie il segmento degli Sport Utility Vehicle (SUV). Poiché la nuova serie deve soddisfare le esigenze più disparate e impegnative, gli ingegneri sviluppatori mettono a frutto, oltre alla loro forza innovativa, anche l'esperienza derivante dalla tradizione ultracinquantennale nella costruzione di auto sportive. Questa miscela determina il concetto del veicolo, ed è a tutt'oggi uno dei segreti del successo dei SUV di Porsche.

Nel 2002, Porsche presenta la Cayenne e dà una nuova dimensione al concetto di "differenziazione". Con la Cayenne, l'idea di un'auto sportiva nel segmento dei SUV diventa realtà. Oggi in ufficio, domani fuoristrada o in circuito: la Cayenne offre atmosfera, precisione e piacere di guida su ogni terreno. Tutto questo è unito a un design dal DNA tipico Porsche.

Con la potenza di 250 kW (340 CV) della Cayenne S e con il comfort e la potenza ancora maggiori della sua sorella maggiore, la Cayenne Turbo, che sviluppa 331 kW (450 CV), la casa produttrice di auto sportive di Stoccarda esplora nuovi livelli di prestazione. Il concept del telaio è con-

vincente: offre una notevole agilità, sia con la guida sportiva che in un duro fuoristrada. A influire decisamente su tutta la dinamica di guida c'è il Porsche Traction Management (PTM). L'innovativa e intelligente trazione integrale considera, oltre alla trazione in sé, anche l'attuale condizione di guida, portando a una dinamica di guida fino ad allora sconosciuta in questo segmento: così la Cayenne si libera del pregiudizio che la vedeva come pesante e non sportiva auto da fuoristrada.

Sportiva pura nella veste di un SUV: la prima Cayenne GTS

Rielaborata nel 2007 e con motori a iniezione diretta e un nuovo pacchetto mirato alla dinamica di guida, la Cayenne acquisisce un ulteriore accento sportivo: per la prima volta da decenni, la Cayenne GTS esibisce la combinazione di lettere che Porsche riserva a sportive assolutamente particolari. Questo modello, caratterizzato dalla particolare dinamica di guida, detta gli standard nel segmento di mercato dei SUV. La dinamica sportiva è garantita dal motore a otto cilindri con la potenza aumentata a 298 kW (405 CV), dal cambio a sei rapporti e da un rapporto di trasmissione dell'assale posteriore breve.

Poiché la dinamica inizia con il telaio, il modello sportivo è il primo della sua serie a disporre della combinazione tra sospensioni in acciaio e sistema di ammortizzatori regolato (PASM), ed è abbassato di 24 millimetri. In questo modo, la GTS entra nella famiglia Cayenne in una posizione simile a quella della GT3 tra i modelli 911.

Due anni più tardi, Porsche presenta il primo modello diesel in assoluto della Porsche AG: la Cayenne Diesel, dotata di potente motore turbo V6 da 176 kW (240 CV). Questo modello coniuga un motore diesel sovralimentato con il noto carattere emozionale di Porsche. Ed è subito chiaro che un SUV diesel si muove benissimo anche in maniera sportiva.

2010: la Cayenne diviene pioniera dell'ibrido

Nel 2010, a questo best seller dà il cambio una generazione di Cayenne completamente nuova. Con essa, Porsche introduce la tecnologia dell'ibrido parallelo nel mondo delle automobili di serie: con una potenza di sistema di 279 kW (380 CV), la Cayenne S Hybrid consuma soltanto 8,2 l/100 km nel NEDC. La trazione ibrida Porsche è il primo sistema al mondo a permettere anche lo sfruttamento di ulteriori potenziali di consumo alle alte velocità: il rullaggio a motore

di combustione spento, il cosiddetto veleggiamento fino a 156 km/h. Oggi, tutti i SUV Porsche sono dotati della funzione di veleggiamento, con una caratterizzazione individuale. Quattro anni più tardi, la Cayenne dà nuovamente prova del suo lavoro pionieristico e introduce il primo ibrido plug-in nel segmento SUV premium. I consumi complessivi scendono a 3,4 l/100 km nel NEDC. E questo con una potenza combinata di 306 kW (416 CV) in totale. Infatti, pur con tutta la loro efficienza, anche le Cayenne con trazione ibrida rimangono spiccatamente sportive e utilizzano ad esempio il motore elettrico anche per aumentare la potenza di accelerazione.

La gamma di modelli Cayenne oggi

Con un continuo perfezionamento delle sue serie di modelli, Porsche si assicura il successo a lungo termine. Così la Cayenne, poco dopo la Macan, per il modello dell'anno attuale viene dotata del nuovo Porsche Communication Management (PCM), che connette ancora più intensamente il guidatore con la vettura e l'ambiente. Oggi, il SUV premium di Porsche in diverse varianti di modello unisce sportività ed efficienza, in maniera sempre individuale: è possibile scegliere tra motorizzazioni a sei e otto cilindri, in versione diesel, benzina o a trazione ibrida. Si presentano economiche e potenti sia la Cayenne Diesel con motore turbo V6, 193 kW (262 CV) e 6,8-6,6 l/100 km, sia la Cayenne S Diesel con motore biturbo V8, 283 kW (385 CV) e 8,0 l/100 km. Con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 5,4 secondi, quest'ultima è praticamente allo stesso livello della Cayenne S, che sotto il cofano cela un motore biturbo V6 da 309 kW (420 CV). Con una potenza aumentata a 324 kW (440 CV), il V6 biturbo dà il fuoco alla sportivissima Cayenne GTS, abbassata di 20 millimetri.

La combinazione di motore elettrico e motore V6 dà alla Cayenne S E-Hybrid una potenza di sistema pari a 306 kW (416 CV). I 382 kW (520 CV) assicurati dal propulsore V8 sovralimentato di Porsche garantiscono alla Cayenne Turbo prestazioni di guida superiori. Accelera da 0 a 100 km/h in 4,5 secondi e raggiunge una velocità massima di 279 km/h. A superarla c'è soltanto il modello top di gamma, la Cayenne Turbo S: il suo propulsore rielaborato sviluppa 419 kW (570 CV) e la rende la vera sportiva al vertice della categoria.

Porsche propone la Cayenne Diesel e la Cayenne S E-Hybrid anche nella Platinum Edition. Riconoscibile esternamente per gli accenti sportivi, questa serie speciale comprende una dotazione di particolare pregio a un prezzo accattivante.

La Macan: i geni di una sportiva in un SUV compatto

Ricevuta la conferma del successo del concept della Cayenne di SUV sportivo, Porsche decide di lanciare una seconda serie da fuoristrada. Dal 2014, la Macan arricchisce il segmento di mercato in qualità di sportiva tra i SUV compatti e detta gli standard per quanto riguarda dinamica e piacere di guida. E questo sia sulle strade stabili che nel fuoristrada. La Macan combina la più potente gamma di motori della sua categoria con lo sportivo cambio a doppia frizione Porsche (PDK) a sette rapporti. Inoltre, la nuova serie Porsche offre tre varianti di telaio sportivo, tra cui quella con sospensioni pneumatiche, esclusive in questo segmento.

La Macan è subito passata in testa nella concorrenza diretta. Sia il modello top di gamma Macan Turbo con motore biturbo V6 da 3,6 litri e 294 kW (400 CV) che la Macan S con un motore biturbo V6 da 3 litri e 250 kW (340 CV) definiscono una nuova classe di prestazioni. La Macan S Diesel, con il suo motore turbo diesel da 190 kW (258 CV), diviene il cavallo da tiro dalla coppia più potente nel trio dei SUV.

Come già aveva fatto la Cayenne, la Macan stabilisce nuovi standard nella sua categoria per dinamica di guida. Nel 2015, Porsche rilascia un modello ancora più sportivo, la Macan GTS, anch'essa ispirata al mondo delle gare automobilistiche, come tutti i modelli Porsche con questa sigla. Questo modello è dotato di 20 CV di potenza in più rispetto alla Macan S, di un telaio rielaborato e di freni potenziati. La variante GTS del SUV compatto regala esperienze di guida che vanno addirittura al di là di quelle tipiche della Macan. La dotazione GTS comprende anche uno sportivo PASM con assetto ribassato, nonché cerchi da 20 pollici con pneumatici misti.

Nuovo modello top di gamma: Macan Turbo con pacchetto Performance

Ora Porsche fa un ulteriore passo avanti: con il pacchetto Performance, la Macan Turbo diventerà il nuovo modello top di gamma e stupirà grazie alle prestazioni di guida ulteriormente migliorate e alla maggiore agilità, a garanzia di emozioni sempre nuove.

A seguito di questa operazione di potenziamento, il motore biturbo V6 da 3,6 litri eroga una potenza di 324 kW (440 CV), ovvero 30 kW (40 CV) in più rispetto alla Macan Turbo. Numeri che la posizionano al vertice della sua categoria. Ora la vettura accelera da 0 a 100 km/h in 4,4 secondi (0,4 secondi in meno) e raggiunge la velocità massima di 272 km/h (6 km/h in più). La coppia massima raggiunge i 600 Nm (50 Nm in più) ed è disponibile su un'ampia gamma di regimi, da 1.500 giri/min a 4.500 giri/min. Queste caratteristiche aumentano anche la capacità di ripresa: nella modalità Sport Plus, la vettura accelera da 80 km/h a 120 km/h in soli 2,9 secondi (0,2 secondi in meno). A seconda degli pneumatici, il consumo di carburante (secondo NEDC) del nuovo modello top di gamma della Macan si attesta tra 9,4 l/100 km e 9,7 l/100 km.

La Macan Turbo con pacchetto Performance offre di serie non soltanto un motore più potente, ma anche un nuovo impianto dei freni, un telaio sportivo con assetto ribassato, il pacchetto Sport Chrono e l'impianto di scarico sportivo. I dischi dei freni dell'asse anteriore sono dotati di scanalature e presentano un diametro di 390 millimetri, 30 millimetri in più rispetto a quelli montati sulla Macan Turbo senza pacchetto Performance. Inoltre, sono trattenuti da pinze dei freni a sei pistoncini verniciate in colore rosso. Il Porsche Active Suspension Management (PASM), attivabile premendo semplicemente un tasto, assicura una straordinaria tenuta di strada con guida sportiva, garantita anche dall'assetto ribassato di 15 millimetri. Sono disponibili come optional le sospensioni pneumatiche con regolazione dell'assetto, regolazione in altezza e abbassamento dell'assetto di altri 10 millimetri.

Grazie al pacchetto Sport Chrono il guidatore può ottimizzare ulteriormente le prestazioni della Macan Turbo. La modalità Sport Plus prevede una configurazione ancora più sportiva di telaio, motore e cambio, accompagnata da un sound ancora più emozionante dell'impianto di scarico sportivo. Il cambio a doppia frizione Porsche (PDK) a sette rapporti, con tempi di innesto molto brevi, punti di cambiata ottimali e una coppia maggiore durante il cambio è realizzato per dare la massima accelerazione.

Per personalizzare la Macan Turbo con pacchetto Performance sono disponibili degli optional su misura, come il pacchetto per esterni Turbo, che offre, tra le altre cose, cerchi da 21 pollici con razze verniciate in colore nero lucido nel tipico design della 911 Turbo, fari principali a LED con PDLs Plus e numerosi elementi in colore nero. Il pacchetto per interni Turbo comprende ad esempio un allestimento in pelle di colore nero con ampi rivestimenti in alcantara, numerose applicazioni colorate ed elementi in fibra di carbonio, come i listelli sottoporta con il nome del modello illuminato in bianco.

Connessa al meglio: il nuovo sistema di infotainment dei SUV Porsche

Come in tutte le serie di Porsche, anche nella Macan Turbo con pacchetto Performance è disponibile l'ampia offerta di infotainment del nuovo Porsche Communication Management (PCM) di serie. Il cuore del sistema è il touchscreen da sette pollici ad alta risoluzione: l'interfaccia utente permette di utilizzarlo in maniera intuitiva, simile a quella in cui si usano gli smartphone. Se il sensore di prossimità riconosce un'unità di comando, vengono visualizzati i contenuti del menu rilevanti che il guidatore può controllare tramite gesti multitouch. Le interfacce per Bluetooth, USB e schede SD permettono l'integrazione di smartphone e dispositivi di memoria. Inoltre, ora il PCM può anche essere connesso con l'iPhone per utilizzare Apple CarPlay®.

A bordo, di serie per la Cayenne e come optional per la Macan, c'è il modulo di navigazione, che convince grazie a una rappresentazione delle carte ad alta risoluzione, a seconda delle zone anche con effetto 3D. Il calcolo del percorso si può avviare comodamente tramite comando vocale. Il modulo Connect-Plus opzionale migliora notevolmente il calcolo dinamico del percorso, grazie all'utilizzo di informazioni sul traffico in tempo reale. Inoltre, l'utilizzo del PMC come hotspot WLAN e un'integrazione ancora maggiore degli smartphone soddisfano davvero tutti i desideri relativi alla connettività. Tramite l'app Porsche Connect è possibile, tra le varie funzioni, trasmettere destinazioni direttamente dallo smartphone al PCM per avviare il calcolo di un percorso. Il modulo Connect Plus contiene anche Porsche Car Connect. Con questa app si possono controllare determinate funzioni del veicolo a distanza, tramite smartphone, e richiamare dati come ad esempio il livello di riempimento del serbatoio.

PTM e PSM: un accompagnamento sicuro nelle giornate invernali

Tipico di Porsche: maggiore potenza e maggiore dinamica di guida non vanno a scapito dell'attitudine alla quotidianità. Le proprietà per affrontare l'offroad e l'inverno rimangono completamente intatte. Ci pensa la combinazione di trazione integrale (PTM) e programma di stabilizzazione (PSM).

Il Porsche Traction Management e il Porsche Stability Management si scambiano costantemente informazioni tramite il CAN-bus di collegamento, in particolare per raggiungere la massima stabilità di guida e i minimi spazi di frenata. In caso di frenata con ABS, il regolatore della vettura sovraordinato dispone ad esempio l'apertura del giunto longitudinale della trazione integrale.

A rigor di termini, non è possibile separare dinamica di guida e trazione, poiché i passaggi sono fluidi. Un esempio: solo se una vettura ha una buona trazione, quindi se gli pneumatici non creano uno slittamento eccessivo, si possono trasmettere anche le forze sterzanti. Per l'asse anteriore ciò significa capacità sterzante, per l'asse posteriore stabilità. Con l'impiego del PTM, il pattinamento delle ruote motrici può essere ridotto o, nel caso ideale, del tutto impedito prima che debba intervenire il PSM.

Nel PTM, la trazione integrale attiva è realizzata come sistema Hang-on comandato. La frizione a lamelle a controllo elettronico in esso integrata si occupa della ripartizione della trazione tra l'asse posteriore, permanentemente azionato, e l'asse anteriore, in modo completamente variabile e senza ripartizione di base fissa. Tramite il monitoraggio continuo dello stato della vettura, è quindi possibile reagire in maniera estremamente rapida a diverse situazioni di guida. Se, ad esempio, in fase di accelerazione le ruote posteriori iniziano a pattinare, un forte intervento della frizione a lamelle sposta la trazione maggiormente in avanti. In curva, viene ripartita alle ruote anteriori soltanto la percentuale di trazione necessaria ad avere una sterzata ottimale.

Divertimento alla guida assicurato: PSM e PSM Sport

Sulle carreggiate d'inverno sono soprattutto le funzioni centrali del PSM ad aumentare la sicurezza della guida. Fondamentalmente, in situazioni di guida critiche vicine ai limiti della vettura, il PSM agisce in maniera stabilizzante tramite interventi di frenata selettivi. Poiché il sistema è

in grado di rilevare l'aumentato slittamento di una singola ruota molto prima del guidatore e di adottare in maniera rapidissima le adeguate contromisure, la stabilità di guida su neve, fango o ghiaccio aumenta considerevolmente. Ciò si sente davvero tanto su carreggiate con valori di attrito fortemente variabili, ad esempio durante un disgelo o su strada solo parzialmente innevata. In questo modo, tutti i SUV di Porsche offrono un'elevatissima sicurezza attiva della guida, senza rinunciare all'agilità tipica di Porsche.

In combinazione con il pacchetto Sport Chrono (di serie nella Macan Turbo con pacchetto Performance), nella Macan il sistema offre una modalità attivabile separatamente tramite il tasto PSM nella consolle centrale, definita "PSM Sport". Questa si differenzia chiaramente a livello funzionale dalla modalità normale, e permette ai guidatori con ambizioni sportive, ad esempio in circuito, di mettersi ancor di più alla prova e di testare i limiti della propria Porsche. In confronto al PSM On, questa funzione permette movimenti di imbardata sensibilmente maggiori attorno all'asse verticale e un maggiore slittamento delle ruote motrici. In questo modo, la performance di guida dinamica si fa ancora più percettibile, anche sulla neve. Anche per i guidatori sportivi più preparati, si rende così superflua la completa disattivazione del PSM. La modalità PSM Off si attiva tenendo premuto a lungo il tasto PSM. In questo modo si rispetta la filosofia Porsche, che prevede di poter disattivare completamente il sistema di regolazione, qualora lo si desidera. In modalità PSM Off e in modalità PSM Sport, tuttavia, una forte frenata nell'intervallo di regolazione ABS attiva nuovamente il completo supporto stabilizzante del PSM; e questo fino a che il freno non viene nuovamente rilasciato.

Presto saranno un milione i SUV sportivi di Porsche

Ecco il bilancio: dopo l'agguerrito ingresso nel mondo dei SUV con la Cayenne, anche la sua sorella compatta Macan si è affermata come modello di successo, con una domanda in costante aumento. Porsche ha finora venduto 204.740 pezzi della compatta sportiva adatta a ogni terreno. 79.725 forniture nel mondo nei primi dieci mesi del 2016 corrispondono a un tasso di crescita del 15%. Finora, l'azienda ha venduto in totale 920.210 Cayenne e Macan nel mondo. La ricetta del successo sta nell'offrire il piacere di guida e il carattere emozionale di un'auto sportiva Porsche su qualunque terreno. (Dati di vendita: aggiornati a ottobre 2016 incluso)

Consumi ed emissioni

Macan: consumo carburante combinato 7,4–7,2 l/100 km, su strade urbane 8,6–8,4 l/100 km, extraurbane 6,6–6,4 l/100 km; emissioni di CO₂ 172–167 g/km

Macan S: consumo carburante combinato 9,0–8,7 l/100 km, su strade urbane 11,6–11,3 l/100 km, extraurbane 7,6–7,3 l/100 km; emissioni di CO₂ 212–204 g/km

Macan S Diesel: consumo carburante combinato 6,3–6,1 l/100 km, su strade urbane 6,9–6,7 l/100 km, extraurbane 5,9–5,7 l/100 km; emissioni di CO₂ 164–159 g/km

Macan GTS: consumo carburante combinato 9,2–8,8 l/100 km, su strade urbane 11,8–11,4 l/100 km, extraurbane 7,8–7,4 l/100 km; emissioni di CO₂ 215–207 g/km

Macan Turbo: consumo carburante combinato 9,2–8,9 l/100 km, su strade urbane 11,8–11,5 l/100 km, extraurbane 7,8–7,5 l/100 km; emissioni di CO₂ 216–208 g/km

Macan Turbo con pacchetto Performance: consumo carburante combinato 9,7–9,4 l/100 km, su strade urbane 12,6–12,3 l/100 km, su strade extraurbane 8,0–7,7 l/100 km; emissioni di CO₂ 224–217 g/km

Cayenne Diesel: consumo carburante combinato 6,8–6,6 l/100 km, su strade urbane 7,8–7,6 l/100 km, extraurbane 6,2–6,0 l/100 km; emissioni di CO₂ 179–173 g/km

Cayenne S: consumo carburante combinato 9,8–9,5 l/100 km, su strade urbane 13,0–12,4 l/100 km, extraurbane 8,0–7,8 l/100 km; emissioni di CO₂ 229–223 g/km

Cayenne S Diesel: consumo carburante combinato 8,2–8,0 l/100 km, su strade urbane 10,3–10,1 l/100 km, extraurbane 7,2–7,0 l/100 km; emissioni di CO₂ 215–209 g/km

Cayenne GTS: consumo carburante combinato 10,0–9,8 l/100 km, su strade urbane 13,2–12,9 l/100 km, extraurbane 8,3–8,1 l/100 km; emissioni di CO₂ 234–228 g/km

Cayenne Turbo: consumo carburante combinato 11,5–11,2 l/100 km, su strade urbane 15,9–15,5 l/100 km, extraurbane 8,9–8,7 l/100 km; emissioni di CO₂ 267–261 g/km

Cayenne Turbo S: consumo carburante combinato 11,5 l/100 km, su strade urbane 15,9 l/100 km, extraurbane 8,9 l/100 km; emissioni di CO₂ 267 g/km

La fascia dipende dagli pneumatici utilizzati