

Macan Turbo com pacote Performance completa o portfólio de SUVs da Porsche

Soberanos em qualquer terreno: Porsche Cayenne e Macan

A Porsche amplia o leque da dinâmica de direção para SUVs e coloca o Macan Turbo com pacote Performance no topo da lista dos veículos compactos com tração integral. Isso não significa somente o lançamento no mercado de um modelo top de linha com uma potência aumentada para 324 kW (440 cv) e características esportivas de direção excepcionais; além disso, o novo Macan Turbo com pacote Performance reforça mais uma vez a amplitude típica da marca no SUV da Porsche. Entre a utilização como off-road robusto, a dinâmica de direção de carros esporte no circuito de corrida e o conforto em percursos longos no dia a dia, o Cayenne e o Macan cobrem um leque sem precedentes. Nas ruas ou fora delas, sobre neve, cascalho ou asfalto, eles unem a tração ideal com o prazer muito especial de dirigir um Porsche.

O Porsche Cayenne: O primeiro modelo do SUV esportivo

A origem da história de sucesso do Cayenne e do Macan foi uma decisão tão corajosa quanto visionária da Porsche no final dos anos 1990. Bem-sucedida no mercado dos carros esporte, a empresa buscava novas possibilidades de crescimento e decidiu optar pelo segmento dos Sport Utility Vehicles, ou SUVs. Como a nova linha precisava cumprir exigências as mais diversas e altas, os engenheiros de desenvolvimento trouxeram, além da sua capacidade inovadora, também a experiência da tradição de mais de 50 anos na fabricação de carros esporte. Essa fusão determinou o conceito do veículo e constitui até hoje um dos segredos do sucesso dos SUVs da Porsche.

Em 2002 a Porsche apresentou o Cayenne e deu ao termo “amplitude” uma nova dimensão. Com o Cayenne, a ideia de um carro esporte no segmento dos SUVs tornou-se realidade. Hoje no escritório, amanhã no campo ou no circuito de corrida – o Cayenne propiciava ambiente, precisão e prazer de dirigir em qualquer tipo de terreno. Isso tudo aliado ao típico DNA de design da Porsche.

Com o Cayenne S com 250 kW (340 cv) e o seu irmão maior Cayenne Turbo, ainda mais confortável e significativamente mais potente, que desenvolvia 331 kW (450 cv), a montadora de carros esporte deu um passo à frente naquela época no que se refere a novas dimensões de potência. O conceito do chassi que convence: Ele proporcionava um alto grau de agilidade – tanto na direção esportiva quanto também no uso off-road. O novo Porsche Traction Management (PTM) exerceu uma influência decisiva na dinâmica de direção como um todo. A tração nas quatro rodas inovadora e inteligente levava em conta, além da tração, também o estado de direção do momento, resultando em uma dinâmica de direção até então desconhecida nesse segmento: Com isso, o Cayenne pôs fim à ideia preconcebida de SUVs lentos e antiesportivos.

Um carro esporte puro com traje de SUV: o primeiro Cayenne GTS

Aperfeiçoado em 2007, os motores com injeção direta, bem como um novo pacote de dinâmica de direção, conferiram ao Cayenne um destaque esportivo ainda maior: Pela primeira vez em décadas, o Cayenne GTS trazia novamente a combinação de letras reservada pela Porsche para carros esporte muito especiais. Como modelo particularmente dinâmico, ele estabeleceu padrões no segmento de mercado dos SUVs. A dinâmica esportiva era assegurada pelo motor de oito cilindros com a potência aumentada para 298 kW (405 cv), pelo câmbio manual de seis marchas e por uma transmissão curta do eixo traseiro.

Como a dinâmica começa pelo chassi, o modelo esportivo foi o primeiro da sua linha a ser equipado com a combinação de suspensão com molas de aço e controle do sistema de amortecimento (PASM)

e rebaixado em 24 milímetros. Com isso, o GTS ocupou na família do Cayenne uma posição parecida com a do GT3 entre os modelos 911.

Dois anos mais tarde, a Porsche lançou o primeiro modelo a diesel da Porsche AG: o Cayenne Diesel com motor turbo V6 de 176 kW (240 cv). Ele combina com maestria as vantagens de um motor a diesel com a emoção já conhecida da Porsche. E deixa claro que um SUV a diesel também pode rodar muito bem de modo esportivo.

2010: O Cayenne se torna o híbrido pioneiro

Em 2010, o bestseller foi substituído por uma geração totalmente nova do Cayenne. Com ela, a Porsche introduziu a tecnologia híbrida paralela no mundo dos automóveis de série: Com uma potência de sistema de 279 kW (380 cv), o Cayenne S Hybrid consumia somente 8,2 l/100 km conforme o NEDC. Como o primeiro sistema desse tipo no mundo, a propulsão híbrida da Porsche também possibilitou o desenvolvimento de outros meios potenciais de consumo em faixas mais altas de velocidade: o deslocamento com o motor de combustão desligado – o chamado “planar” - até 150 km/h. Atualmente, todos os SUV da Porsche dominam o planar em seus modelos individuais. Quatro anos mais tarde, o Cayenne foi pioneiro novamente e introduziu o primeiro híbrido plug-in do mundo no segmento dos SUVs Premium. O consumo total foi reduzido para 3,4 l/100 km em NEDC. E isso com uma potência combinada total de 306 kW (416 cv). Contudo: Apesar de toda a eficiência, os modelos Cayenne com propulsão híbrida continuam sendo extremamente esportivos, utilizando a propulsão elétrica também por exemplo para aumentar a força de impulso.

O programa do modelo Cayenne hoje

A Porsche garante o sucesso através do aperfeiçoamento contínuo das séries de modelos a longo prazo. Assim, logo após o Macan, o Cayenne do ano modelo atual recebeu o novo Porsche Communication Management (PCM), que conecta o motorista com o veículo e o mundo ao seu redor ainda mais intensamente. Atualmente, o SUV Premium da Porsche une esportividade e eficiência de modo personalizado em diferentes variantes de modelos: São disponibilizados para escolha motores com seis e oito cilindros, a diesel, a gasolina ou com propulsão híbrida. O Cayenne Diesel com motor turbo V6, 193 kW (262 cv) e 6,8-6,6 l/100 km e o Cayenne S Diesel com motor biturbo V8, 283 kW (385 cv) e 8,0 l/100 km são econômicos e potentes. Com uma aceleração de zero a 100 km/h em 5,4 segundos, ele é praticamente igual ao Cayenne S, que conta com um Motor biturbo V6 com 309 kW (420 cv) sob do capô. Com um aumento de potência para 324 kW (440 cv), o V6 biturbo alimenta o Cayenne GTS com ênfase esportivo, que é rebaixado em 20 milímetros.

A junção das forças do motor elétrico e do motor V6 aciona o Cayenne S E-Hybrid com uma potência de sistema de 306 kW (416 cv). Os 382 kW (520 cv) do motor V8 da Porsche asseguram ao Cayenne Turbo desempenhos de direção soberanos. O seu sprint de zero a 100 km/h leva 4,5 segundos e ele atinge uma velocidade máxima de 279 km/h. Ele é superado somente pelo modelo top de linha, o Cayenne Turbo S: O seu motor aperfeiçoado desenvolve 419 kW (570 cv), fazendo dele um verdadeiro atleta de primeira.

Além disso, a Porsche oferece o Cayenne Diesel e o Cayenne S E-Hybrid na versão Platinum Edition. Reconhecível no exterior pelos seus detalhes esportivos, a série especial conta com equipamentos de qualidade particularmente superior a um preço atraente.

O Macan: Gene de carro esporte em um SUV compacto

Confirmado o sucesso do conceito do Cayenne como SUV esportivo, a Porsche decidiu optar por uma segunda linha de modelos off-road. A partir de 2014, o Macan enriqueceu o segmento do mercado como carro esporte entre os SUVs compactos. Ele estabeleceu padrões na dinâmica de

direção e no prazer de dirigir. Isso tanto em pistas pavimentadas quanto também off-road. O Macan combinava o programa de motores mais potente da sua categoria com o sistema Porsche Doppelkupplung (PDK) esportivo de sete marchas. Além disso, a nova linha da Porsche disponibilizava três variantes esportivas de chassi, entre elas a suspensão a ar exclusiva neste segmento.

O Macan assumiu a primeira posição entre os concorrentes diretos desde o início. Tanto o modelo top de linha Macan Turbo, com motor biturbo V6 de 3,6 litros e 294 kW (400 cv), quanto o Macan S, com um motor biturbo V6 de 3,0 litros e 250 kW (340 cv), estabeleceram uma nova classe de potência. Com o seu motor turbo a diesel com 190 kW (258 cv), o Macan S Diesel ganhou o papel de ponta de lança no trio de SUVs, com o torque mais potente.

Do mesmo modo que havia ocorrido antes com o Cayenne, o Macan se estabeleceu como o padrão de veículo mais dinâmico da sua categoria. Por conta disso, em 2015 a Porsche apresentou um modelo ainda mais esportivo, o Macan GTS. Também ele era inspirado no automobilismo – assim como todos os modelos da Porsche com estas iniciais. Os recursos compreendiam 20 cv a mais de potência do que o Macan S, um chassi aperfeiçoado e freios reforçados. A variante GTS do SUV compacto brilha com experiências de direção que vão além daquelas do Macan comum. Também fazem parte dos equipamentos do GTS um PASM com ajuste esportivo e rebaixamento e rodas de 20 polegadas com pneus mistos.

Novo modelo top de linha: Macan Turbo com pacote Performance

Agora, a Porsche sai na frente mais uma vez: O novo pacote Performance posiciona o Macan Turbo como novo modelo top da linha e impressiona por desempenhos de direção ainda mais aprimorados e níveis ainda mais altos em matéria de agilidade e de emoção.

Depois do aperfeiçoamento do seu desempenho, agora o novo motor V6 grande de 3,6 litros com superalimentação biturbo disponibiliza 324 kW (440 cv). Isso são 30 kW (40 cv) a mais do que no Macan Turbo, estabelecendo um novo modelo de ponta. Agora, o sprint de zero a 100 km/h leva 4,4 segundos (0,4 s a menos), a aceleração acaba somente a 272 km/h (6 km/h a mais). O torque máximo alcança 600 Nm (50 Nm a mais) e é disponibilizado para o motorista em uma ampla faixa de rotação entre 1.500 e 4.500 rpm. Isso também aumenta a capacidade de tração: No modo Sport Plus, a aceleração intermediária de 80 km/h para 120 km/h é reduzida para 2,9 segundos (0,2 s a menos). O consumo de combustível (conforme o NEDC) do novo modelo de ponta do Macan é de 9,4 l/100 km a 9,7 l/100 km, dependendo dos pneus utilizados.

O Macan Turbo com pacote Performance não somente apresenta uma potência de motor mais elevada, como também um sistema de freios reprojetoado, o chassi esportivo controlado com rebaixamento, o pacote Sport Chrono e o sistema de escape esportivo de série. No eixo dianteiro operam discos de freio ranhurados com 390 milímetros de diâmetro, 30 milímetros a mais do que no Macan Turbo sem aumento de potência. Os discos são comprimidos por pinças de freio de seis pistões pintadas em vermelho. Com um aperto de botão, o Porsche Active Suspension Management (PASM), ajustado de modo ideal ao rebaixamento de 15 mm da carroceria, assegura o comportamento excepcionalmente esportivo na pista. A suspensão a ar com regulagem de nível, ajuste de altura e dez milímetros a mais de rebaixamento é disponibilizada como opcional.

Graças ao pacote Sport Chrono, o motorista pode apurar ainda mais a performance do Macan Turbo. No modo Sport Plus, ele possibilita um ajuste extremamente esportivo do chassi, do motor e da transmissão – acompanhado por um som ainda mais emocionante do sistema de escape esportivo. O sistema Doppelkupplung PDK de sete marchas é projetado com tempos de troca das marchas extremamente curtos, pontos ideais de troca de marchas e uma sobre elevação do torque durante as

passagens de marcha para aceleração máxima.

Para a personalização do Macan Turbo com pacote Performance são oferecidas opções de equipamentos sob medida: por exemplo, o pacote Turbo para o exterior, que inclui, entre outros, rodas de 21 polegadas com o design do 911 Turbo e laterais dos raios pintadas em preto alto brilho, faróis principais de LED com PDLs Plus e inúmeros elementos em preto. O pacote Turbo para o interior engloba, entre outros, um revestimento em couro preto com detalhes generosos em Alcantara, inúmeras aplicações coloridas e elementos em carbono, tais como as soleiras das portas com a inscrição do modelo iluminada com luz branca.

A melhor conexão: o novo sistema de Infotainment do SUV da Porsche

Assim como em todas as linhas de modelos da Porsche, o Macan Turbo com pacote Performance também conta com a oferta abrangente de opções de Infotainment do novo Porsche Communication Management (PCM) de série. O elemento central é a tela touch de sete polegadas e alta resolução: A interface do usuário possibilita uma operação intuitiva, semelhante à de um smartphone. Quando o sensor de proximidade detecta uma entrada do usuário são exibidos conteúdos relevantes do menu, os quais o motorista pode comandar por meio de gestos Multitouch. Interfaces para Bluetooth, USB e cartões SD permitem a integração de smartphones e dispositivos de memória. Além disso, agora também é possível conectar o PCM com o iPhone para a utilização do Apple CarPlay®.

De série no Cayenne e opcional no Macan é o módulo de navegação a bordo: Ele convence com uma exibição de mapas em alta resolução e, dependendo da região, também em 3D. Além disso, é possível iniciar a orientação de rotas confortavelmente através de comando de voz. O módulo Connect Plus opcional assegura uma melhora significativa na orientação dinâmica de rotas através da utilização de informações de trânsito em tempo real. Além disso, a utilização do PCM como WLAN-Hotspot e uma integração ainda mais abrangente dos smartphones com a rede não deixam nada a desejar. Através do app Porsche Connect é possível, entre outros, transferir destinos diretamente do smartphone para o PCM para iniciar uma orientação de rota. No módulo Connect Plus também está incluído o Porsche Car Connect. Com este app é possível controlar determinadas funções do veículo à distância com o smartphone e acessar dados como por exemplo o nível do tanque de combustível.

PTM e PSM: Acompanhamento seguro durante o cotidiano no inverno

Típico da Porsche: O aumento da potência e da dinâmica de direção não influenciam negativamente a adequação ao cotidiano. As características off-road e de inverno permanecem totalmente inalteradas. Isso é assegurado pela conexão da tração integral (PTM) com o programa de estabilização (PSM).

Através da conexão com o CAN-Bus, o Porsche Traction Management e o Porsche Stability Management trocam informações continuamente, visando em especial o mais alto grau de estabilidade de direção e as distâncias de frenagem mais curtas. Em caso de frenagem do ABS, por exemplo, o controle superior do veículo determina a abertura da embreagem longitudinal da tração integral.

A rigor, não é possível separar a dinâmica de direção e a tração, uma vez que as transições são fluentes. Um exemplo: Somente quando um veículo tem uma boa tração, ou seja, os pneus não apresentam um excesso de deslizamento, é possível transferir também as forças de desvio lateral. Para o eixo dianteiro, isso significa manobrabilidade, para o eixo traseiro estabilidade. Com a utilização do PTM, é possível reduzir ou, no caso ideal, impedir totalmente que as rodas de

propulsão patinem, antes que o PSM precise intervir.

No PTM, a tração integral ativa é projetada como um sistema Hang-on controlado. A embreagem multidisco com controle eletrônico nele instalada é responsável pela distribuição da força de propulsão entre o eixo traseiro com acionamento permanente e o eixo dianteiro totalmente variável e sem uma distribuição básica fixa. Dessa forma, através do monitoramento contínuo do estado de direção, é possível reagir imediatamente a diversas situações de direção. Por exemplo, se as rodas traseiras começarem a patinar ao acelerar, uma intervenção firme da embreagem de disco distribui mais força de propulsão para a frente. Nas curvas, as rodas dianteiras recebem somente a força de propulsão necessária para proporcionar uma direção lateral ideal.

Prazer de dirigir com segurança: PSM e PSM Sport

No inverno, as funções centrais do PSM aumentam significativamente a segurança de direção nas pistas em casos extremos. Basicamente, o PSM intervém de modo estabilizador em situações limite de direção críticas, através de intervenções seletivas nos freios. Uma vez que o sistema é capaz de detectar o alto grau de deslizamento de uma das rodas e tomar as contramedidas adequadas imediatamente muito antes do motorista, a estabilidade de direção sobre a neve, a lama ou o gelo aumenta consideravelmente. Isso se aplica em particular nos casos de pistas com coeficientes de atrito altamente variáveis, tais como durante o degelo ou em pistas cobertas apenas parcialmente por neve. Assim, todos os SUVs da Porsche proporcionam um alto grau de segurança ativa com a agilidade típica da Porsche.

Em conjunto com o pacote Sport Chrono (de série no pacote Performance do Macan Turbo), o sistema disponibiliza no Macan através de uma tecla do PSM no console central, um modo comutável independente denominado “PSM Sport”. Em termos funcionais, este se distingue nitidamente do modo Normal e permite que os motoristas ambiciosos – nos circuitos de corrida, por exemplo – aproximem-se ainda mais dos limites do Porsche. Em comparação com o PSM On, a função permite guinadas significativamente maiores em torno do eixo vertical e um maior grau de deslizamento nas rodas de propulsão. Assim é possível vivenciar ainda melhor a performance dinâmica de direção - também na neve. Mesmo para os motoristas esportivos experientes, isso evita um desligamento total do PSM. O modo Off do PSM é ativado pressionando-se a tecla do PSM por mais tempo. Assim é levada em conta a filosofia da Porsche de possibilitar o desligamento total do sistema de controle quando desejado. No entanto, tanto no modo Off quanto no modo Sport do PSM, uma freada repentina ativa o suporte de estabilização do PSM na área de controle do ABS totalmente outra vez, até que o freio seja solto novamente.

Em breve, um milhão de SUVs esportivos da Porsche

O balanço: Após a entrada impetuosa no mundo dos SUVs com o Cayenne, o seu irmão compacto Macan também revela ser um modelo de sucesso, com demanda continuamente crescente. Foram vendidas pela Porsche cerca de 204.740 unidades do carro esporte compacto para todos os tipos de terrenos. 79.725 entregas em todo o mundo durante os primeiros dez meses em 2016 correspondem a uma taxa de crescimento de 15 por cento. Até hoje, a empresa vendeu um total de mais de 920.210 modelos Cayenne e Macan em todo o mundo. A receita do sucesso: O prazer de dirigir e a emoção de um carro esporte da Porsche em qualquer tipo de terreno. (Números de vendas registadas até outubro 2016)