



PORSCHE



Los nuevos modelos 718 GTS 4.0 y el nuevo Macan GTS

Dossier de prensa

Índice

Macan, 718 Cayman y 718 Boxster con nueva configuración	
Tres nuevos modelos GTS: presentación deportiva, presencia exclusiva	5
Aspectos destacados	
718 Boxster GTS 4.0 y 718 Cayman GTS 4.0	7
Resumen	
Los nuevos modelos 718 GTS 4.0: disfrutando de la conducción con todos los sentidos	8
Motor y caja de cambios	
Motor de altas prestaciones con gran capacidad de giro y 400 CV	11
Chasis y sistemas de asistencia	
Dinámica de conducción para un excelente manejo	15
Diseño y equipamiento interior	
Carácter deportivo superior en un embalaje exclusivo	18
Aspectos destacados	
Macan GTS	21
Resumen	
El nuevo Macan GTS completa la serie de SUV compactos	22
Motor y caja de cambios	
Motor biturbo con una respuesta especialmente espontánea	24

Tren de rodaje y sistemas de tren de rodaje	
Configuración deportiva con chasis rebajado	26
Diseño y equipamiento	
Presencia característica con el paquete Sport Design	27
Sistemas de asistencia y confort	
Mayor nivel de asistencia al conductor	29
Historia	
La historia de los GTS se remota al 904 Carrera GTS	31

Consumo de combustible y emisiones

718 Boxster GTS 4.0: Consumo de combustible en ciudad 15,4 l/100 km, en carretera 8,1 l/100 km, combinado 10,8 l/100 km; emisiones combinadas de CO₂ 246 g/km

718 Cayman GTS 4.0: Consumo de combustible en ciudad 15,4 l/100 km, en carretera 8,1 l/100 km, combinado 10,8 l/100 km; emisiones combinadas de CO₂ 246 g/km

Macan GTS: Consumo de combustible en ciudad 12,1 l/100 km, en carretera 8,0 l/100 km, Combinado 9,6 l/100 km¹⁾ (9,5 l/100 km)²⁾; emisiones combinadas de CO₂ 218 g/km¹⁾ (216 g/km)²⁾

Todos los datos se refieren al modelo europeo.

Los valores de consumo y de emisiones de CO₂ se han calculado 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 por 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.

¹⁾ Datos no válidos para Dinamarca, Francia, Suecia, Islandia, Suiza, Austria, Finlandia, Países Bajos, Noruega, Bélgica, Malta, Chipre

²⁾ Datos válidos únicamente para Dinamarca, Francia, Suecia, Islandia, Suiza, Austria, Finlandia, Países Bajos, Noruega, Bélgica, Malta, Chipre

Macan, 718 Cayman y 718 Boxster con nueva configuración

Tres nuevos modelos GTS: presentación deportiva, presencia exclusiva

Gran Turismo Sport, abreviado GTS: en Porsche, representa por tradición las prestaciones de un pura sangre combinadas con una convincente aptitud para el uso diario. Con una presentación particularmente deportiva y una presencia marcadamente exclusiva, estos deportivos universales con su llamativa sigla ocupan un lugar entre los modelos S y los vehículos de alto rendimiento, o bien entre los vehículos GT de la respectiva serie de Porsche. Con el Macan GTS, así como el 718 Boxster GTS 4.0 y el 718 Cayman GTS 4.0, ya son tres los nuevos modelos que continúan esta tradición. Mientras el nuevo Macan GTS se posiciona en la serie de SUV compactos como nexo deportivo entre los modelos S y Turbo, los nuevos biplaza GTS con su motor bóxer atmosférico de seis cilindros y cuatro litros ocupan el lugar situado ligeramente por debajo del 718 Spyder y del 718 Cayman GT4 entre los deportivos.

Todos los modelos GTS de Porsche disponen de un equipamiento especialmente deportivo y exclusivo que va unido a unas prestaciones extraordinarias y un sonido emotivo del motor. Cada GTS consigue reunir a la perfección la dinámica de conducción típica de Porsche y la máxima comodidad al viajar y permite experimentar estas características tanto en el circuito como en el día a día. Con su despliegue espontáneo de potencia y sus grandes reservas de par, los motores aseguran un plus de potencia frente a los modelos S. En los modelos 718 GTS 4.0, esta exigencia la cubre el mismo motor de cuatro litros que se emplea en el 718 Spyder y en el 718 Cayman GT4. En el Macan GTS es el motor biturbo de 2,9 litros que, con diferentes niveles de potencia, también propulsa los modelos Panamera y Cayenne, así como el Macan Turbo.

Además de mostrar una enorme aceleración longitudinal, los modelos GTS destacan por su elevada dinámica transversal. El enfoque se encuentra en una configuración aún más deportiva de los componentes del chasis que asegura una mayor estabilidad en las curvas y tracción. Entre otros, el equipamiento de serie incluye el sistema de suspensión adaptable Porsche Active Suspension Management

(PASM) con chasis rebajado para una sensación de conducción especialmente precisa. El Macan GTS es hasta 15 milímetros más bajo en comparación con la versión S; los modelos 718 GTS 4.0, hasta 20 milímetros.

Los volúmenes de diseño específicos resaltan visualmente el carácter deportivo de todos los modelos GTS. Entre ellos se encuentran, en el exterior, las partes delanteras y traseras de diseño individual, protectores laterales, faros oscurecidos, llantas ampliamente dimensionadas y esmaltadas en negro, anagramas GTS negros en la parte lateral y trasera, así como tubos finales negros del sistema de escape deportivo instalado de serie. Los asientos deportivos incluidos desde la fábrica aseguran en todo momento una sujeción lateral óptima y un alto nivel de comodidad. La estética deportiva y elegante del diseño GTS está marcada por numerosos elementos decorativos negros que contrastan, según el paquete de equipamiento, con los colores Rojo carmín o Tiza. Además, se emplea Alcantara® en amplias superficies.

Aspectos destacados

718 Boxster GTS 4.0 y 718 Cayman GTS 4.0

Un dúo deportivo.

Combinación típica de GTS de una experiencia pura de automóvil deportivo y una gran aptitud para el uso diario. Con 37 kW (50 CV) más de potencia que los modelos S, la nueva generación 718 GTS se posiciona ligeramente por debajo del 718 Spyder y del 718 Cayman GT4.

Potente motor atmosférico de cuatro litros.

Con una potencia de 294 kW (400 CV), el motor atmosférico de seis cilindros convence por su respuesta especialmente directa, así como el despliegue lineal de fuerza. El sprint inicial de 0 a 100 km/h se logra en 4,5 segundos con el cambio de marchas de seis velocidades. La velocidad máxima es de hasta 293 km/h.

Manejo preciso en las curvas.

El chasis deportivo Porsche Active Suspension Management (PASM) rebajado en 20 milímetros que viene incluido de serie y el Porsche Stability Management (PSM) que se puede regular en dos niveles (Normal, Sport) proporcionan unas características de conducción especialmente ágiles.

Caja de cambios de seis velocidades de serie.

La caja de cambios de seis velocidades con volante de inercia de doble masa transforma sin dificultades la potencia del motor en propulsión. Los cambios de marcha cortos destacan la experiencia de conducción activa.

Paquete de equipamiento exclusivo y atractivo.

Además, se incluyen de serie, entre otros, el equipamiento de Alcantara® oscuro, las llantas deportivas 718 de 20 pulgadas, el chasis PASM, el sistema de escape deportivo, el Porsche Communication Management (PCM) con pantalla táctil de alta resolución de 7 pulgadas y el paquete Sport Chrono.

Resumen

Los nuevos modelos 718 GTS 4.0: disfrutando de la conducción con todos los sentidos

Porsche completa su gama de deportivos de motor central con dos modelos con un carácter marcadamente deportivo y un equipamiento exclusivo. Se llaman 718 Cayman GTS 4.0 y 718 Boxster GTS 4.0. Los nuevos biplaza reciben su fuerza del motor atmosférico de cuatro litros y seis cilindros con una potencia de 294 kW (400 CV), que también incluyen el 718 Spyder y el 718 Cayman GT4. En combinación con el cambio de marchas de seis velocidades manual y el sistema de escape deportivo se consiguen un despliegue de potencia extraordinario y una experiencia de conducción particularmente emocionante. El sprint inicial de 0 a 100 km/h se logra en 4,5 segundos. La velocidad máxima es de hasta 293 km/h. Gracias al chasis deportivo Porsche Active Suspension Management (PASM) rebajado en 20 milímetros que viene incluido de serie, así como el Porsche Torque Vectoring (PTV) con bloqueo mecánico del diferencial trasero, la nueva generación de GTS consigue un notable equilibrio de tensión deportiva y comodidad en el uso diario. El paquete Sport Chrono de serie con la aplicación Porsche Track Precision perfeccionada resalta además el carácter dinámico de estos deportivos de motor central. Los elementos de diseño de contraste en negro y el equipamiento de Alcantara® oscuro marcan acentos típicos de GTS.

Al igual que en el 718 Spyder y en el 718 Cayman GT4, el potente motor de cuatro litros destaca por su extraordinaria eficiencia. Además del control de cilindros adaptativo, que desconecta alternativamente uno de los dos bancos de cilindros en caso de una demanda de carga reducida, también contribuyen la inyección directa de gasolina con inyectores Piezo y un sistema de admisión variable. Asimismo, el motor GTS entusiasma con sus amplias reservas de potencia y su respuesta inmediata. Con su capacidad de giro hasta 7800 rpm y el sistema de escape deportivo con regulación de válvulas dinámica, incluye también las ventajas acústicas del motor bóxer de seis cilindros con su sonido intenso. El sistema de escape deportivo con filtro de partículas de gasolina integrado y salidas de escape separadas en los modelos 718 GTS 4.0 procede del 718 Spyder y del 718 Cayman GT4. Con su diseño en forma de silla crea espacio para la parte inferior trasera de color de contraste negro, desarrollada específicamente para los modelos GTS.

Con su manejo especialmente preciso, su gran agilidad en el giro y su comportamiento dócil en las curvas, el chasis promete igualmente una experiencia de conducción emocional. Combina la tensión deportiva con el confort de suspensión apto para el uso diario. El chasis deportivo Porsche Active Suspension Management (PASM) forma parte del equipamiento de serie. Este comprende también un chasis rebajado en 20 milímetros. Opcionalmente, se puede elegir el chasis PASM, que rebaja la carrocería en diez milímetros. Otros componentes de alto rendimiento que se encuentran a bordo de fábrica son el Porsche Stability Management (PSM) con modo PSM Sport activable por separado, el paquete Sport Chrono que incluye la aplicación Porsche Track Precision perfeccionada, la suspensión adaptativa del motor Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM) y el Porsche Torque Vectoring (PTV) con bloqueo mecánico del diferencial trasero.

Los deportivos con motor central están equipados con llantas de aleación de 20 pulgadas en negro satinado con neumáticos de alto rendimiento de dimensiones 235/35 ZR 20 delante y 265/35 ZR 20 detrás. Las ruedas dejan ver los discos perforados y las mordazas rojas del sistema de frenos reforzado. El freno de cerámica Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) se puede pedir como opción.

Los detalles de color de contraste oscuro manifiestan el carácter especialmente deportivo de los vehículos GTS: Es el caso de labio de spoiler, de la toma de aire completamente negra del carenado delantero Sport Design, los vidrios de las luces delanteras y traseras, así como la parte inferior trasera de nuevo diseño.

En el interior, el Alcantara® oscuro crea un ambiente deportivo y elegante. Adorna las bandas centrales de los asientos deportivos Plus instalados de serie, así como el aro de volante, la consola central, la palanca de cambio y los reposabrazos en las dos puertas. En el 718 Cayman GTS 4.0 se utiliza, además, para revestir los montantes A y el techo interior. Con el paquete de interior GTS opcional entra en juego un color adicional: a elegir, Rojo carmín o Tiza. Así se acentúan la esfera del cuentarrevoluciones, los cinturones de seguridad y todas las costuras decorativas, como el emblema GTS bordado en los reposacabezas y el logotipo Porsche en las alfombrillas con ribete negro. Los elementos decorativos y la moldura de la consola central están hechos de carbono.

Los modelos 718 GTS 4.0 llevan de fábrica el Porsche Communication Management (PCM), con pantalla táctil de 7 pulgadas de alta resolución y paquete Sport Chrono con aplicación Track Precision perfeccionada. Mediante la pantalla del PCM, este programa para smartphone con origen en el deporte de competición puede mostrar y guardar para su posterior análisis datos relevantes para el rendimiento en el uso en circuito. El módulo de navegación online con información de tráfico en tiempo real, el control por voz y Porsche Connect están disponibles opcionalmente, al igual que el BOSE® Surround Sound-System y el Burmester High-End Surround Sound-System.

Motor y caja de cambios

Motor de altas prestaciones con gran capacidad de giro y 400 CV

El corazón de los nuevos modelos 718 GTS 4.0 es el motor atmosférico de cuatro litros y seis cilindros. Con una potencia de 294 kW (400 CV) supera a los modelos S con motor turbo de cuatro cilindros en 37 kW (50 CV) y convence con su respuesta especialmente directa, así como el despliegue lineal de fuerza. En principio, la propulsión de los nuevos modelos GTS corresponde a la de los modelos 718 Cayman GT4 y 718 Spyder. El motor bóxer está basado en la misma familia de motores que los motores de la serie 911 Carrera actual. Su potencia de giro solo queda limitada por el sistema electrónico a 7800 rpm; la potencia máxima está disponible con 7000 rpm. El par máximo alcanza entre 5.000 y 6.500 rpm un nivel constante de 420 Newton metros. La transmisión de la fuerza tiene lugar a través de un cambio de marchas manual de seis velocidades con función dinámica de doble embrague en el modo Sport.

De esta manera se consiguen unas prestaciones impresionantes. Ambos modelos 718 GTS 4.0 alcanzan su velocidad máxima a los 293 km/h. Con una aceleración de 0 a 100 km/h, el 718 GTS 4.0 con cambios de marchas de seis velocidades es una décima más rápido que el modelo S con motor turbo, alcanzando la marca de los 100 km/h en 4,5 segundos. Para el sprint de 0 a 200 km/h necesita 14,1 segundos.

El motor bóxer de seis cilindros de los nuevos biplaza 718 GTS 4.0 es un potente motor de alto régimen que destaca también por su extraordinaria eficiencia. Se deriva directamente del motor atmosférico de cuatro litros del 718 Spyder y del 718 Cayman GT4. Así, goza de sus numerosos avances y de tecnologías como el control adaptativo de los cilindros, que reducen el consumo y las emisiones de gases de escape. Entre las 1.600 y las 2.500 rpm y con una demanda de carga máx. de 100 Nm, interrumpe temporalmente el proceso de inyección en uno de los dos bancos de cilindros. Entonces, el motor funciona momentáneamente con tres cilindros. En caso de carga constante, el banco de cilindros cambia cada 20 segundos para asegurar una carga uniforme y el paso de caudal a través de los catalizadores. La conexión y desconexión se realiza de manera imperceptible para el

conductor, con excepción de un leve cambio del sonido. En cambio, el efecto es notable: El control de cilindros adaptativo reduce las emisiones de CO₂ en hasta once gramos por kilómetro. Se puede desactivar junto con la función de arranque-parada.

Inyección directa de gasolina con inyectores piezoeléctricos

La formación de la mezcla de aire y combustible en las cámaras de combustión cumple unos requisitos especiales. Por primera vez en un motor de alto régimen, unos elementos piezoeléctricos asumen el control de la inyección directa de gasolina (DFI). Estos abren los inyectores situados en posición central, expandiéndose con la aplicación de una tensión de mando. Sin flujo de corriente, los cristales se contraen y las válvulas de inyección se vuelven a cerrar. De esta manera, el proceso de inyección se puede dividir con precisión en diferentes fases, con el resultado de que la combustión se desarrolla de una manera aún más exacta. El combustible finamente atomizado con una presión máxima de la gasolina de 200 bar produce un esquema de pulverización optimizado que reduce la formación de gotitas en las paredes de los cilindros y combate una potencial formación de hollín. El efecto: se reducen el consumo de combustible y las emisiones de gases de escape, a la vez que aumenta la eficiencia del motor de seis cilindros.

El sistema de admisión variable favorece el cambio de gas rápido en las cámaras de combustión. Se distingue por dos mariposas de resonancia que se abren de manera individual o simultánea según la demanda de potencia, adaptando la frecuencia de la columna de aire pulsante en su camino hacia la válvula de admisión al número de revoluciones. De esta manera, mejora el grado de llenado de los cilindros y se consigue un desarrollo del par más sólido.

Concepto sólido de altas revoluciones

El concepto de altas revoluciones del motor atmosférico de seis cilindros está basado en el desarrollo continuo intensivo de las tecnologías para el motor bóxer de cuatro litros. Desde el punto de vista mecánico, los siguientes componentes ofrecen la base para resistir a largo plazo las máximas presiones presentes en los cilindros: un cigüeñal forjado rígido, fabricado de una aleación de acero de alta resistencia y dotado de cojinetes de biela elegidos conscientemente anchos, bielas con geometría optimizada y un cojinete principal de cigüeñal ampliamente dimensionado con un diámetro de 67

milímetros. El mismo objetivo se persigue con el sistema integrado de lubricación por cárter seco. Este posibilita el suministro óptimo de aceite al motor, incluso con elevadas aceleraciones longitudinales y transversales. Con su centrifugadora integrada, la bomba de aspiración de paletas separa el aceite del aire. Un separador de aceite de precisión reduce adicionalmente las emisiones y el consumo de lubricante. El robusto cárter de aceite de material sintético pesa un 36,5 % menos que una pieza de fundición comparable.

A la vista de las altas revoluciones, el accionamiento de las válvulas es asumido por palancas de leva de rodillos con compensación hidráulica del juego de válvulas. El control electrónico del motor adapta los tiempos de distribución de los cuatro árboles de levas VarioCam según la demanda de carga, el número de revoluciones y el rango de temperatura; en el lado de escape, por ejemplo, a través de un margen de regulación de 30 grados del cigüeñal. El efecto: unas excelentes características de conducción, así como valores de potencia y de tracción elevados en toda la gama de revoluciones.

Sistema de escape deportivo con filtro de partículas de gasolina

El sistema de escape deportivo con salidas de escape separadas en los modelos 718 GTS 4.0 procede del 718 Cayman GT4 y del 718 Spyder. Su configuración y su amplia sección transversal reducen la contrapresión de gases de escape y repercuten positivamente en el desarrollo de la potencia. Un detalle llamativo es el diseño en forma de puente del silenciador principal, ejecutado ahora como elemento central: el sonido característico del motor bóxer atmosférico se mantiene gracias al control de válvulas, especialmente con altas revoluciones. Totalmente variable y controlado por campos característicos, acompaña la experiencia de conducción emocional, según la temperatura del motor y la demanda de carga, con un sonido de fondo carismático.

Al mismo tiempo, el sistema de escape deportivo permite el uso de un filtro de partículas de gasolina (OPF). Junto con el control de cilindros adaptativo, los inyectores Piezo de inyección directa de combustible a alta presión y la función arranque/parada, este vehículo contribuye significativamente al cumplimiento de la normativa de emisiones Euro 6d-Temp. Además, dos sondas lambda controlan la composición de los gases de escape mediante una regulación individual por lambda de banda ancha

para cada lado del cilindro. Otra sonda lambda vigila el proceso de depuración de los contaminantes en los catalizadores. El proceso necesario de regeneración del OPF se desarrolla automáticamente y de manera imperceptible para el conductor.

Cambios de marchas de seis velocidades con volante de inercia de doble masa de serie

El cambio de marchas manual de seis velocidades transmite la fuerza del motor atmosférico de seis cilindros a las ruedas traseras. La función dinámica de doble embrague mejora la estabilidad del vehículo al conmutar a marchas inferiores y reduce el desgaste. Los movimientos de la cadena cinemática que puedan repercutir en la dinámica de conducción son amortiguados mediante los apoyos dinámicos de la caja de cambios PADM (Porsche Active Drive Mounts). Minimizan la transmisión de vibraciones. El volante de inercia de doble masa de los modelos 718 GTS 4.0 procede del 911 GT3.

Chasis y sistemas de asistencia

Dinámica de conducción para un excelente manejo

En planteamiento marcadamente deportivo de los modelos 718 GTS 4.0 también se refleja en la dinámica de conducción. Tanto el Boxster como el Cayman entusiasman por su manejo especialmente preciso, su gran agilidad en el giro y su comportamiento dócil en las curvas. En beneficio de la aptitud sin concesiones para el uso diario, el chasis de serie renuncia a la agresividad del Cayman 718 GT4, optimizado para el uso en el circuito de carreras. En consecuencia, ambas versiones de 718 GTS 4.0 se presentan como unos deportivos de pura sangre que combinan a la perfección la dinámica y el confort sin renuncias, permitiendo experimentarlos tanto en el circuito de carreras como en la vida diaria.

En este sentido, ambas variantes del 718 GTS 4.0 se presentan de fábrica con el chasis deportivo con sistema de suspensión adaptable Porsche Active Suspension Management (PASM). Este rebaja la carrocería del Boxster y del Cayman en 20 milímetros. Los conductores más orientados hacia el confort pueden optar por el chasis deportivo PASM. Este rebaja la carrocería en diez milímetros. En combinación con el moderno layout del chasis y el sistema de frenos de alto rendimiento, se consigue una combinación notable de tensión deportiva y un nivel de comodidad apto para largos recorridos.

Otros componentes de alto rendimiento que se encuentran instalados de serie en el 718 Boxster GTS 4.0 y el 718 Cayman GTS 4.0 son el Porsche Stability Management (PSM) con modo PSM Sport activable por separado, el paquete Sport Chrono que incluye la aplicación Track Precision, la suspensión adaptativa del motor Porsche Active Drivetrain Mounts (PADM) y el Porsche Torque Vectoring (PTV) con bloqueo mecánico del diferencial trasero.

El PSM estabiliza el vehículo en la zona límite de la dinámica de conducción, asegurando así un alto nivel de seguridad. Además de la dirección de marcha, la velocidad de circulación y la velocidad de guiñada determinan también la aceleración transversal. Para conductores ambiciosos que desean, por ejemplo, seguir explorando los límites de su 718 GTS 4.0 en el circuito de competición, el paquete Sport Chrono que viene incluido de serie ofrece el modo PSM Sport. En comparación con el sistema completamente activado, permite una conducción netamente más deportiva con mayores movi-

mientos de guiñada en torno al eje vertical y un mayor deslizamiento en las ruedas de tracción antes de que se active la intervención protectora del PSM. El resultado es una experiencia de conducción que se va acercando aún más al deporte de competición sin abandonar todavía un marco seguro.

El paquete Sport Chrono, por su parte, afina los talentos deportivos del nuevo Porsche 718 GTS 4.0 con los ajustes «Normal», «Sport» y «Sport Plus», así como «Individual». Estos se pueden activar a través del selector giratorio de modo posicionado ergonómicamente en el volante sin que el conductor necesite quitar las manos del volante deportivo GT de 360 milímetros. Los distintos programas influyen, entre otros, en la respuesta del motor, de la servodirección y del acelerador, así como en el sistema de chasis PASM, el control de válvulas del sistema de escape deportivo, la función de arranque/parada automáticos y el alerón trasero desplegable. El modo «Sport Plus», por ejemplo, está predestinado para el uso del Porsche 718 GTS en un circuito de carreras cerrado. «Individual» permite establecer una configuración definida por el mismo usuario. Entre los componentes del paquete Sport Chrono se encuentra también la aplicación Track Precision.

También el Porsche Torque Vectoring (PTV) con bloqueo mecánico del diferencial trasero repercute positivamente en las prestaciones y el placer de conducción. A través de un impulso de frenado en la rueda trasera situada en el interior de la curva produce un impulso de giro en torno al eje vertical del vehículo en el viraje al entrar en una curva, aumentando así la precisión de dirección y la agilidad. El bloqueo mecánico transversal permite que llegue una mayor fuerza de tracción a la rueda exterior, lo cual mejora la tracción en la aceleración pronunciada al salir de curvas estrechas. Los resultados son una mayor dinámica longitudinal y transversal, mejores prestaciones y un mayor placer de conducir.

Otra particularidad del paquete Sport Chrono son los apoyos dinámicos de la caja de cambios PADM (Porsche Active Drive Mounts). Minimizan las vibraciones en la zona del motor y la caja de cambios y reducen los movimientos que pueden influir en la dinámica de conducción debido a la masa global de la cadena cinemática. De esta manera combinan las ventajas de los apoyos duros y blandos de la caja de cambios: un comportamiento de conducción netamente más preciso y estable en curvas rápidas, así como alternancias de carga y una comodidad sin restricciones en calzadas irregulares.

Al igual que otros modelos 718, el GTS 4,0 se beneficia de una dirección electromecánica. En comparación con la generación anterior de Cayman y Boxster, su transmisión es un 10 % más directa e influye positivamente en la agilidad de manejo. La desmultiplicación procede del 911 Turbo, mientras el diseño del volante deportivo GT de 360 milímetros está orientado en el 918 Spyder.

Sistema de frenos ampliamente dimensionado

Con su efecto de deceleración potente y duradero, el sistema de frenos reforzado de altas prestaciones, hecho de fundición gris, resalta el carácter marcadamente deportivo de los modelos 718 GTS 4.0. En las mordazas de freno del eje delantero, seis émbolos presionan las pastillas de freno contra los discos; en la parte trasera están instaladas unas mordazas de cuatro émbolos. Los discos de freno tienen un diámetro de 350 x 34 milímetros en el eje delantero y de 330 x 28 milímetros en el eje trasero. Están perforados y disponen de ventilación interna para disipar correctamente el calor generado. A la vez, Porsche equipa los modelos 718 con el freno multicolisión. Este puede reducir la gravedad de un accidente secundario, frenando automáticamente el vehículo después de una primera colisión con disparo de los airbags. Para los modelos 718 GTS 4.0 también se puede elegir el Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). En el eje delantero combina unos discos de freno de 350 x 34 milímetros con mordazas fijas de seis émbolos esmaltadas de color amarillo. En la parte trasera, se añaden mordazas fijas de cuatro émbolos con discos de 350 x 28 milímetros de grosor. Ya de fábrica, el 718 GTS 4.0 rueda sobre llantas de aleación de 20 pulgadas en esmaltados en negro satinado. Los neumáticos deportivos especialmente adaptados con las dimensiones de 235/35 ZR 20 delante y 265/35 ZR 20 detrás establecen el contacto con la calzada.

Diseño y equipamiento interior

Carácter deportivo superior en un embalaje exclusivo

Los automóviles biplaza 718 GTS 4.0 expresan su carácter deportivo especial a través de elementos de diseño finamente acentuados. Tal como es habitual en los modelos GTS de Porsche, los detalles negros juegan un papel fundamental. Por ejemplo, el carenado delantero Sport Design específico, en parte esmaltado de color negro, tiene un aspecto aún más voluminoso con su labio de spoiler y la toma de aire completamente de color oscuro. También los faros bi-xenón con luces delanteras oscurecidas marcan acentos. Se pueden completar con el Porsche Dynamic Light System (PDLS) o con PDLS Plus, en este caso en combinación con faros principales LED. Las llantas de aleación de 20 pulgadas esmaltadas en negro satinado con diseño de diez radios definen la vista lateral. Dejan a la vista las mordazas de freno esmaltadas de color rojo o, en combinación con el sistema de frenos de cerámica PCCB, de color amarillo. En la parte trasera, el nuevo sistema de escape deportivo, procedente del 718 Spyder y del 718 Cayman GT4, representa una llamativa característica distintiva. Sus tubos finales separados enmarcan la parte inferior trasera de nuevo diseño que está ejecutada, al igual que el anagrama «718 Boxster GTS» y «718 Cayman GTS», respectivamente, de color negro. Las luces traseras LED de tintado oscuro y los anagramas «GTS 4.0» negros en las puertas completan la imagen.

El Alcantara® de alta calidad crea un ambiente deportivo en el interior de los modelos Porsche 718 GTS 4.0. De color negro, adorna las bandas centrales de los asientos deportivos Plus, regulables eléctricamente en dos posiciones, y el aro de volante, la consola central y la palanca de cambio, así como los reposabrazos y los tiradores de las puertas. En el 718 Cayman GTS 4.0 se utiliza, además, como revestimiento de la parte interior del montante A y para el techo interior. También las esferas de los instrumentos redondos son de color negro. Con este color contrastan las molduras y los elementos decorativos plateados de alto brillo. Opcionalmente, se pueden ejecutar en diseño de aluminio anodizado negro pulido. El emblema GTS se encuentra en el cuentarrevoluciones y, como bordado negro, en los reposacabezas. Las molduras de acceso llevan la denominación de modelo «Boxster GTS» y «Cayman GTS», respectivamente. También la pantalla TFT del Porsche Communication Management (PCM) incorporado de serie saluda a los pasajeros con el anagrama GTS al arrancar el vehículo.

El paquete de interior GTS opcional aporta un color de contraste adicional. Permite elegir entre Rojo carmín y Tiza para la esfera del cuentarrevoluciones, los cinturones de seguridad, todas las costuras decorativas, incluyendo el emblema GTS bordado en los reposacabezas y el anagrama Porsche en las alfombrillas con ribete negro. Las molduras y los elementos decorativos de la consola central están hechos de carbono.

Porsche Communication Management: Infotainment fácil de manejar

También los modelos 718 GTS 4.0 poseen el Porsche Communication Management (PCM) desde la fábrica. El módulo de navegación online, el control por voz y Porsche Connect están disponibles como opciones. El PCM dispone de una pantalla táctil de alta resolución de 7 pulgadas con un sensor de proximidad integrado. Similar a un smartphone, se puede manejar de manera sencilla y cómoda con gestos multitáctiles. El módulo Connect Plus opcional también permite integrar teléfonos móviles y smartpones vía WLAN. Para la navegación segura se dispone, opcionalmente, de información de tráfico en tiempo real. Esta proporciona una orientación rápida acerca de la situación del tránsito y permite la adaptación dinámica de la ruta. Además, se dispone de servicios adicionales de Porsche Connect. Una vista general detallada de los servicios Connect disponibles para cada país y vehículo se encuentra en la página web www.porsche.com/connect.

Opcionalmente, el placer de escuchar música en Porsche 718 GTS 4.0 se puede aumentar aún más. Así, el BOSE® Surround - Sound-System posee diez canales de amplificador y diez altavoces, entre ellos un woofer de alto rendimiento patentado de 100 vatios. El control completamente activo adapta cada altavoz de manera óptima al interior del vehículo. La potencia total del sistema es de 505 vatios. Unas prestaciones de audio de una clase aún mayor se consiguen con el Burmester High-End Surround - Sound-System, adaptado especialmente al Porsche 718. Entre sus doce altavoces, que alcanzan en su conjunto una superficie de membrana de 1.340 cm², se encuentra también un subwoofer activo con un amplificador de Clase D con una potencia de 300 vatios. La respuesta de frecuencia se extiende de 35 Hz a 20 kHz. Doce canales de amplificador concentran su potencia total en 821 vatios.

Sistema de asistencia opcionales: más seguridad para mayores prestaciones

Incluso en su equipamiento de serie, los modelos 718 GTS 4.0 poseen extensos sistemas de seguridad, tales como el freno multicolisión. Este puede reducir la gravedad de un accidente secundario, frenando automáticamente el vehículo después de una primera colisión. El Porsche Stability Management (PSM) permite dominar el deportivo de motor central con seguridad, incluso en situaciones límite. El control de velocidad, disponible como opción, frena moderadamente cuando se supera la velocidad especificada al bajar una pendiente. El asistente de mantenimiento de carril aumenta la seguridad en vías rápidas de varios carriles. A partir de 15 km/h, el sistema vigila a través de sensores radar instalados en la parte trasera la zona situada detrás del vehículo y el ángulo muerto. A una velocidad de entre 30 y 250 km/h, el asistente avisa mediante una luz de advertencia en el triángulo del retrovisor de la presencia de vehículos que se van acercando desde atrás o se están moviendo en el ángulo muerto. Si, en esta situación, el conductor acciona los intermitentes o el sistema detecta un cambio de carril, se enciende la señal de advertencia. Es precisamente en autopista donde el asistente de carril incrementa el confort de viaje y la seguridad. No interviene en la conducción del vehículo y se puede desactivar en todo momento.

Nueva Community-App: «Roads by Porsche»

ROADS es la nueva comunidad en línea para todos los entusiastas del automóvil. Independientemente de la marca o el modelo conecta a los conductores apasionados de todo el mundo para que compartan su fascinación por la conducción. La aplicación gratuita permite el acceso a rutas fascinantes en todo el mundo y simplifica la planificación del próximo viaje por carretera.

Casi 100.000 personas de más de 56 países comparten sus rutas con el objetivo de crear el catálogo más grande de rutas del mundo. A través de la navegación a medida en la aplicación con Apple CarPlay, ROADS permite una cómoda navegación por voz. Con el generador de ruta puede crear de manera rápida y sencilla una ruta fascinante entre su punto de salida y de destino. La revista digital integrada DESTINATIONS ofrece anécdotas exclusivas para conductores apasionados y muestra lugares únicos como inspiración para su próximo viaje.

ROADS es una aplicación para todos los conductores apasionados y ya está disponible para descargar de manera gratuita en la AppStore.

Aspectos destacados

Macan GTS

El Macan más deportivo.

El nuevo Macan GTS salva la distancia entre el modelo S y el Turbo. Con su presencia exclusiva y el cambio de velocidad altamente dinámico, fue concebido con especial atención al rendimiento y al carácter deportivo.

Una experiencia de conducción emotiva.

Con su motor biturbo V6 de 2,9 litros, el nuevo Macan GTS ofrece 15 kW (20 CV) y 20 Nm más que su predecesor. La elevada potencia va acompañada de una acústica impresionante gracias al sistema de escape deportivo de serie.

Dinámica longitudinal y transversal de coche deportivo.

El Porsche Suspension Management (PASM) de serie, la carrocería rebajada 15 milímetros y los frenos de amplias dimensiones permiten un comportamiento de conducción estable y muy dinámico.

Diseño original.

El nuevo Macan GTS tiene un aspecto original, deportivo y exclusivo. El paquete Sport Design aporta detalles deportivos y el interior, dotado de amplias superficies con Alcantara®, sorprende gracias a su diseño especial y exclusividad.

Detalles exclusivos GTS.

Algunos detalles típicos del GTS son, entre otros, los elementos en el faldón delantero y en la parte frontal, las llantas deportivas de diseño RS Spyder de 20 pulgadas, el spoiler de techo, los embellecedores en las ventanas y los logotipos esmaltados en negro en la parte trasera. Los faros principales LED y la banda de luces LED de la parte trasera están oscurecidos.

Resumen

El nuevo Macan GTS completa la serie de SUV compactos

Porsche completa la serie Macan con un modelo marcadamente deportivo. El nuevo Macan GTS se presenta con un motor potente, un chasis orientado a las prestaciones, un diseño individual y un equipamiento revalorizado. El motor V6 biturbo de 2,9 litros tiene una potencia de 280 kW (380 CV), lo cual representa un incremento de 15 kW (20 CV) frente al modelo anterior. En combinación con cambio de doble embrague PDK de nueva configuración y el paquete Sport Chrono opcional, el Macan GTS acelera de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos, tardando así tres décimas menos que hasta ahora. La velocidad máxima se alcanza a 261 km/h.

El nuevo miembro de la familia de SUV compactos de Porsche es merecedor de la sigla GTS, la abreviatura de «Gran Turismo Sport», entre otros por su extraordinaria dinámica de conducción. La regulación de la suspensión especialmente adaptada Porsche Active Suspension Management (PASM) y el chasis, que rebaja la carrocería 15 milímetros, permiten conseguir una dinámica transversal aún mayor. Como opción se ofrece la suspensión neumática adaptativa, que rebaja el chasis diez milímetros más. En combinación con las llantas de diseño RS Spyder de 20 pulgadas que vienen instaladas de serie y el freno ampliamente dimensionado de fundición gris (360 x 36 milímetros delante, 330 x 22 milímetros detrás), el nuevo Macan GTS convence por la agilidad y espontaneidad de un auténtico vehículo deportivo. Opcionalmente, la deceleración se puede mejorar aún más con el Porsche Surface Coated Brake (PSCB) con revestimiento de carburo de tungsteno Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Desde el punto de vista acústico, el placer de conducir un Macan GTS es acompañado por el sistema de escape deportivo adaptado específicamente para el GTS e incluido de serie. El origen de esta experiencia de sonido es el motor V6 de 2,9 litros, cuyo denominado Central-Turbo-Layout con los dos turbocompresores dispuestos en la V de los cilindros permite conseguir una respuesta especialmente directa. El par máximo de 520 Nm (es decir, un aumento de 20 Nm) está disponible en un nivel amplio entre 1750 y 5000 rpm. Según NEDC, el modelo Macan más deportivo consume 9,6 litros de combustible por 100 kilómetros.

La posición privilegiada del nuevo Macan GTS como deportivo también queda resaltada visualmente. El paquete Sport Design de serie, con el nuevo revestimiento delantero y trasero y llamativos protectores laterales, le confiere una imagen única. El carenado delantero y la parte delantera destacan por sus elementos esmaltados en negro; esta es una característica distintiva de todos los modelos GTS de Porsche. También los faros principales LED con Porsche Dynamic Light System (PDLS) y las tres luces traseras tridimensionales con banda de luces LED están oscurecidos. Opcionalmente, los faros principales LED se pueden pedir en negro con PDLS Plus. El chasis rebajado en 15 milímetros, las llantas de diseño RS Spyder de 20 pulgadas en negro satinado, las mordazas de freno rojas y las molduras de color negro abrillantado resaltan adicionalmente la imagen de potencia. El color negro también pone acentos en la parte trasera: el panel difusor y los tubos finales del sistema de escape deportivo instalado de serie están esmaltados de color oscuro.

Los materiales de alta calidad —tales como el Alcantara®— en las bandas centrales de los asientos, el reposabrazos de la consola central y los paneles de puerta, así como el aluminio pulido, hacen visible y perceptible el nivel deportivo y elegante del interior del Macan GTS. El volante deportivo multifunción con levas de cambio y el aro de volante en cuero liso forman parte del equipamiento de serie, al igual que los asientos deportivos exclusivos de GTS con regulación de ocho posiciones y flancos pronunciados que aseguran la sujeción segura en los tramos de curva más dinámicos. El equipamiento de cuero GTS en Rojo carmín o Tiza con superficies adicionales de Alcantara® y elementos de color suplementarios, el BOSE® Surround - Sound-System y la nueva bandeja para smartphone con función de carga inductiva son otros ejemplos de las numerosas posibilidades de personalización. El regulador de velocidad con control de crucero y asistente para atascos, el asistente de aparcamiento con cámara de marcha atrás y Surround View, el parabrisas calefactable y el ionizador corresponden a los deseos de seguridad y confort.

Motor y caja de cambios

Motor biturbo con una respuesta especialmente espontánea

Con su motor biturbo de 2,9 litros, el Macan GTS incluye el motor V6 con el mayor potencial de rendimiento de Porsche. Con diferentes niveles de potencia, el mismo motor se utiliza también en el Macan Turbo, así como en el Cayenne y en el Panamera. En el nuevo Macan GTS, este motor con una gran capacidad de giro desarrolla 280 kW (380 CV), lo cual lo sitúa 15 kW (20 CV) por encima que en el motor turbo de tres litros del modelo anterior. El par máximo es de 520 Nm (con un aumento de 20 Nm), con un nivel amplio y fácilmente utilizable entre 1750 y 5000 rpm. Con el paquete opcional Sport Chrono, el Macan GTS acelera de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos y alcanza una velocidad máxima de 261 km/h.

El motor destaca por el uso de numerosas tecnologías innovadoras. Se han optimizado, sobre todo, el procedimiento de frenado con inyector central, el cambio de carga y la sobrealimentación. Como todos los motores V de Porsche, el motor está diseñado con la disposición denominada de Central Turbo, en la que los turbocargadores están colocados en el interior de la V de los cilindros. La ventaja: Los recorridos cortos de los gases de escape entre las cámaras de combustión y los turbocompresores se traducen en una respuesta sumamente instantánea. El conductor se beneficia especialmente de ello al adoptar un estilo de conducción marcadamente dinámico.

La suspensión optimizada del motor, con un denominado apoyo de dinámica de conducción, mejora aún más la unión del motor al chasis. El comportamiento al trazar curvas resulta más directo y ágil. Un avance importante para el Macan GTS con su marcado carácter deportivo: en las aceleraciones al salir de una curva, el SUV se mantiene más estable en su trayectoria y puede aprovechar de forma más controlada las fuerzas de guía lateral de los neumáticos.

La caja de cambios de doble embrague y siete velocidades PDK y el Porsche Traction Management (PTM), incluyendo tracción total inteligente, se siguen encargando de la transmisión de la fuerza. En el modo Sport, la caja de cambios responde de manera aún más instantánea y posibilita cambios de marcha muy rápidos. En combinación con el paquete opcional Sport Chrono es posible realizar escalonamientos adicionales. En el modo «Normal», la caja PDK cambia con agilidad y confort a las marchas

superiores. Esto ahorra combustible y mejora el confort en trayectos largos. En combinación con el regulador de velocidad con control de cruce adaptativo, la caja PDK domina también el modo de propulsión por inercia, que reduce aún más el consumo de combustible en el funcionamiento real.

Con el paquete Sport Chrono, los modos de conducción del Macan GTS se pueden manejar a través del selector de modo integrado en el volante. Además de los modos «Normal», «Sport» y «Sport Plus», se puede seleccionar también un modo «Individual». Así el conductor puede guardar su configuración personalizada y activarla directamente con solo girar el selector de modo. Asimismo, accionando el botón Sport Response situado en el centro del selector de modo, se puede optimizar la respuesta del Macan GTS durante 20 segundos para disponer inmediatamente de la máxima potencia. Entonces, el automóvil deportivo entre los SUV compactos ejecuta de forma mucho más instantánea las órdenes del pedal del acelerador y alcanza con mayor rapidez valores de aceleración óptimos.

En combinación con el paquete Sport Chrono opcional, el Porsche Stability Management (PSM) ofrece adicionalmente el modo «PSM Sport» activable por separado. Esta configuración especialmente deportiva permite a los conductores ambiciosos acercarse aún más a los límites del Macan GTS. El PSM permanece siempre activo en segundo plano. El modo «PSM Sport» se puede activar con independencia del modo de conducción seleccionado.

Tren de rodaje y sistemas de tren de rodaje

Configuración deportiva con chasis rebajado

El punto más fuerte del nuevo Macan GTS es la dinámica transversal: Gracias al Porsche Active Suspension Management de serie y a la carrocería rebajada 15 milímetros, el SUV compacto seduce con el manejo de un deportivo. La suspensión de muelles de acero, el sistema de suspensión activo y los estabilizadores han sido revisados por completo y reconfigurados. Esto aumenta el placer de conducción gracias a la mayor neutralidad, manteniendo la estabilidad, y a la mejora del confort. El nuevo Macan GTS calza de serie unas llantas de diseño RS Spyder de 20 pulgadas con neumáticos de tamaños y anchos diferentes. Los neumáticos desarrollados específicamente para este modelo contribuyen a mejorar las prestaciones. Para aumentar aún más la dinámica, se ofrecen las opciones Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) y la suspensión neumática regulable en altura. A diferencia de los demás modelos Macan, el chasis del GTS está rebajado adicionalmente en 10 milímetros como rasgo exclusivo.

Sistema de frenos eficiente para una deceleración segura

En el Macan GTS, un potente freno de fundición gris con discos de freno de 360 milímetros en el eje delantero (330 milímetros en el eje trasero) y mordazas esmaltadas de color rojo se encarga de la deceleración segura. Para conductores con ambiciones deportivas, Porsche ofrece, además, dos sistemas de freno opcionales que están dimensionados para solicitudes continuas especialmente elevadas. Gracias a una delgada capa de carburo de tungsteno en los discos de freno, el Porsche Surface Coated Brake (PSCB) permite una respuesta más rápida, el aumento de los valores de fricción, menos desgaste y hasta un 90 por ciento menos de formación de polvo de frenado, en comparación con un freno convencional de fundición gris. Este freno de alto rendimiento, una exclusiva mundial de Porsche, garantiza un comportamiento de frenado estable, incluso con solicitudes elevadas. Los rasgos característicos de PSCB son los discos de freno abrillantados y las mordazas esmaltadas de color blanco. Además, está disponible el probado freno de cerámica Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) como opción.

Diseño y equipamiento

Presencia característica con el paquete Sport Design

El carácter deportivo del Macan GTS también se refleja en el interior. El nuevo modelo se beneficia de un equipamiento de serie revalorizado. Al subir al vehículo, las molduras de acceso de aluminio pulido con el anagrama «Macan GTS» de color negro ya dejan claro que se trata de un vehículo especialmente deportivo. El paquete de interior con aluminio pulido en negro crea un contraste deportivo e irradia un carácter refinado. También el cuentarrevoluciones está ejecutado en negro y dotado de un anagrama «GTS». Además del volante deportivo multifunción con levas de cambio se ofrece, opcionalmente, el volante multifunción GT con aro de volante en Alcantara® o cuero y aro calefactable incluido.

Asientos deportivos de ocho posiciones GTS que ofrecen una sujeción lateral especialmente buena

Los asientos deportivos GT regulables eléctricamente en ocho posiciones para el conductor y el acompañante están disponibles en exclusiva para la versión Gran Turismo-Sport del Macan y disponen de un acolchado especial de los flancos. De esta manera ofrecen una sujeción lateral óptima, también en la conducción dinámica por curvas. El anagrama «GTS» en los reposacabezas delanteros y los dos asientos exteriores en la parte trasera resalta el carácter exclusivo. Las superficies de Alcantara® en las bandas centrales de los asientos, los reposabrazos en la consola central y los paneles de puerta ya vienen de serie en el Macan GTS. Opcionalmente, el techo interior también se puede dotar de un revestimiento de Alcantara®.

El paquete de interior opcional GTS en los colores Rojo carmín o Tiza confiere un diseño aún más exclusivo al interior. Comprende, entre otros, unos anagramas bordados en el correspondiente color en los reposacabezas delanteros y traseros exteriores. En los correspondientes asientos, los cinturones de seguridad muestran el mismo color. Asimismo, el color aparece en la esfera del cuentarrevoluciones, las costuras decorativas en los asientos, la consola central, la parte superior del salpicadero, así como en los revestimientos de las puertas y las alfombrillas.

Para la personalización se ofrecen numerosas opciones de equipamiento más. El Porsche Communication Management (PCM) de serie, con pantalla táctil Full-HD de 10,9 pulgadas, se puede completar opcionalmente con el BOSE® Surround - Sound-System. Sus 14 altavoces se controlan a través de 14 canales de amplificador con una potencia total de 665 vatios. Al igual que en otros modelos del Macan, el PCM incluye navegación online con información del tráfico en tiempo real a través de Here Cloud, preinstalación para teléfono móvil, dos interfaces de audio y un control por voz inteligente. También lleva de serie: Porsche Connect Plus incluido módulo de telefonía LTE con tarjeta SIM integrada y un lector de tarjetas SIM, punto de acceso de WiFi y numerosos servicios de Porsche Connect.

La aplicación Porsche Car Connect permite acceder a algunas funciones del vehículo a través del smartphone. Por ejemplo, los Security Services ayudan a proteger el vehículo contra robo y a volverlo a encontrar si se diera el caso. El bloqueo a distancia, la llamada de emergencia y la alarma de airbag aumentan más aún la seguridad. La larga lista de equipamiento opcional incluye también una bandeja para smartphone con función de carga por inducción según el estándar Qi. Opcionalmente, se puede aumentar el confort con un parabrisas calefactable y un ionizador que contribuye, junto con el filtro de partículas instalado de serie, a mejorar la calidad del aire en el interior. Además, el Macan GTS se puede equipar con el asistente para atascos, el asistente de aparcamiento con cámara de marcha atrás y Surround View.

Sistemas de asistencia y confort

Mayor nivel de asistencia al conductor

Porsche ha ampliado la oferta de sistemas de asistencia para el Macan en el curso de la actualización más reciente del modelo. El nuevo Macan GTS también se beneficia. Las nuevas funciones resultan posibles gracias a la mayor potencia de los sensores y del procesamiento de datos e imágenes. Siguen estando disponibles de manera opcional el asistente de mantenimiento de carril y la indicación del límite de velocidad. El regulador de velocidad con control de crucero adaptativo se ha desarrollado para convertirse en un asistente para atascos.

Mediante el sensor de radar ubicado en la toma de aire central, el control de crucero monitoriza y adapta automáticamente la distancia a los vehículos que circulan por delante. También se detectan vehículos que se incorporan transversalmente desde los carriles adyacentes. El sistema frena, si lo hace el vehículo que circula por delante, hasta detenerse por completo si fuera preciso. Gracias a la función Stop-and-Go, el vehículo es capaz de volver a arrancar automáticamente tras haberse frenado hasta detenerse. Si está más de tres segundos parado, basta una breve presión sobre el pedal del acelerador o el accionamiento de una palanca en la columna de dirección para volver a poner en marcha el vehículo.

Nuevo asistente para atascos para tráfico con paradas intermitentes

El asistente para atascos opcional amplía la función Stop-and-Go con una asistencia a la dirección. Basándose en los sensores de radar y vídeo optimizados, el sistema detecta en un rango de velocidad de 0 a aprox. 60 km/h las marcas de carril, así como los vehículos que circulan por delante por el mismo carril y el carril adyacente. Si el sistema está activo, mantiene el vehículo propio en el carril mediante intervenciones selectivas en la dirección. Esto reduce considerablemente el esfuerzo del conductor y aumenta sustancialmente el confort al circular en caravana o en tráfico denso. Otro componente del regulador de velocidad con control de crucero y, por tanto, también del asistente para atascos, es el asistente de advertencia y frenado, que reduce el peligro de colisión con vehículos y peatones. Con ayuda de la cámara delantera, el sistema detecta si hay vehículos o peatones en el área de colisión, y en un primer nivel advierte al conductor de manera visual y acústica. En un segundo

nivel, el sistema advierte en los vehículos mediante un frenado brusco, en caso de que el vehículo se aproxime demasiado rápido. Un frenado iniciado entonces por el conductor es reforzado, en caso necesario, hasta el frenado a fondo. Si el conductor no reacciona, se inicia un frenado de emergencia automático con el fin de reducir las consecuencias de una colisión.

Porsche asiste al conductor del nuevo Macan en el tráfico cotidiano con un sistema de asistentes de aparcamiento en tres niveles. El asistente de aparcamiento opcional delante y detrás informa al conductor mediante avisos visuales y acústicos al maniobrar y estacionar. Para ello, el sistema recurre a los sensores de ultrasonidos ubicados en el frontal y en la zaga del vehículo. Opcionalmente se puede ampliar el asistente de aparcamiento con la cámara de marcha atrás. Esta facilita las maniobras mostrando en la pantalla del PCM una imagen de cámara en color con líneas auxiliares dinámicas y distancias a obstáculos potenciales. A partir de cuatro cámaras individuales, el asistente de aparcamiento con Surround View calcula una vista de 360 grados que ayuda al estacionar y maniobrar. La visualización en la pantalla del PCM tiene lugar ahora con una imagen mucho más nítida.

Un programa escalonado de opciones de acristalamiento brinda la posibilidad de personalizar el nivel de confort del Macan. Por primera vez está disponible para el SUV compacto un parabrisas calefactable opcional. A tal fin, en el cristal está integrada una lámina especial que prescinde de filamentos calefactores visibles. Además, se puede equipar opcionalmente el Macan con el acristalamiento insonorizado y antitérmico perfeccionado. Una nueva lámina acústica dentro de la estructura del vidrio laminado mejora tres características clave: se bloquean casi en su totalidad las radiaciones ultravioleta nocivas, se minimizan aún más eficazmente los ruidos molestos y se mejora la protección antirrobo.

Con carácter opcional, el acristalamiento insonorizado y antitérmico se ofrece en combinación con el acristalamiento Privacy, también disponible por separado y que incluye cristales fuertemente tintados para las ventanillas a partir del montante B. El tintado reduce la luz visible a menos del 20 % para las ventanillas laterales traseras (a menos del 30 % en combinación con el acristalamiento insonorizado y antitérmico) y por debajo del 30 % para la luneta trasera. Para mayor protección de la esfera privada, el acristalamiento Privacy se puede complementar con las persianas de protección solar para las ventanillas laterales traseras.

Historia

La historia de los GTS se remota al 904 Carrera GTS

Todos los modelos GTS de las diferentes series de Porsche tienen una característica en común: se cuentan entre los vehículos más deportivos, más emocionales y con la mayor dinámica de conducción de su segmento. En 2015, la variedad de modelos GTS abarcó, por primera vez, cinco series de modelos en nueve variantes distintas: con dos o cuatro puertas, con techo fijo o descapotable, con caja de cambios manual o cambio PDK. En el nuevo 718 GTS 4.0 se cruzan dos cadenas de ADN históricas de Porsche. A nivel conceptual y de diseño, la familia de deportivos de dos puertas recoge elementos de los emblemáticos coches de carrera con motor central 550 Spyder (1953), 718 GTR Coupé (1962) y 904 Carrera GTS (1963); sus formas y proporciones encuentran una interpretación moderna en el 718 Boxter y Cayman. A la vez, el Carrera GTS, diseñado por Ferdinand Alexander «Butzi» Porsche, que ni tan solo se podía llamar oficialmente 904 por motivos de la protección de marcas, es considerado como el antepasado de la línea GTS de Porsche.

Pero en un primer momento, la abreviatura que significa Gran Turismo Sport volvió a hacer historia en el ámbito de las carreras, adornando la amplia trasera del 924 Carrera GTS de 1980. La serie de evolución ligera con un peso de 1121 kilogramos del 924 Carrera GT con motor turbo de dos litros, limitada a 406 unidades, tenía una potencia de 245 CV y alcanzaba una velocidad de más de 250 km/h. Para los 50 ejemplares destinados al uso en carretera se aplicó un procedimiento de homologación individual. El modelo también se fabricó en una versión destinada puramente al circuito de carreras con una potencia de 375 CV, así como una variante de rally de 280 CV. El coche de rally con el que Walter Röhrl causó sensación en 1981 en el Campeonato alemán fue nuevamente un 924 Carrera GTS Rallye, desarrollado en Weissach específicamente para este fin.

En la actualidad, la sigla GTS corresponde al modelo universal deportivo de cada serie, lo cual lo diferencia frente a los vehículos de alto rendimiento y GT. En este sentido ya se presentó el 928 GTS en el año 1992. Poseía un motor de 5,4 litros, ocho cilindros y cuatro válvulas, con el cual el deportivo Transaxle alcanzó el cénit de su historia de modelos. Proporcionaba una potencia de 350 CV y se podía

combinar con un cambio manual de cinco velocidades o un cambio automático de cuatro velocidades. El 928 GTS realizaba el sprint de 0 a 100 km/h en menos de seis segundos y alcanzaba una velocidad máxima de 275 km/h. Con él finalizó en el año 1995 la historia de la serie 928.

Doce años después, en 2007, el Cayenne GTS con motor V8 atmosférico surgió como patrón para muchos otros modelos GTS de Porsche. Su potencia de 430 CV y un chasis con una configuración más rígida dieron a este modelo de cuatro puertas un plus de deportividad. Un equipamiento con numerosos elementos de diseño de color negro y un sonido adecuado resaltaban su presencia. Lo mismo se aplicaba también a partir de 2012 para el modelo sucesor del Cayenne GTS. Con 309 kW (420 CV) volvió a ser más potente que ningún otro modelo de motor atmosférico de SUV deportivo en su época.

En 2010 salió, por primera vez, un 911 Carrera GTS. Con una potencia de 300 kW (408 CV), actuó como un nexo de unión entre los modelos Carrera, Turbo y GT de la generación de 911 997. Estaba disponible como coupé y cabriolet, así como con tracción trasera y total, pero siempre con la carrocería ensanchada en 44 milímetros de la variante S. Incluso entonces, el labio del spoiler frontal esmaltado de color negro y las mordazas de freno rojas formaban parte de las características visuales. Otra particularidad: sus llantas de aleación de 19 pulgadas poseían un cierre central, tal como se utiliza también en el deporte de competición. Siguiendo el mismo principio, Porsche ofreció a partir de 2014 también para la generación 991 un 911 Carrera GTS, que estaba disponible como coupé y descapotable, así como, por primera vez, como Targa. La potencia de su motor bóxer de seis cilindros y 3,8 litros aumentó a 316 kW (430 CV).

La tercera familia de modelos que Porsche enriqueció con una variante GTS fue, en 2011, la berlina deportiva Panamera. En primer lugar, un motor V8 de 316 kW (430 CV) y 4,8 litros en combinación con el cambio PDK de siete marchas aseguró el temperamento deportivo y la velocidad máxima de 288 km/h. El Panamera GTS con tracción total cerró el hueco entre el Panamera S de 380 CV y el Panamera Turbo de 500 CV. Tras la actualización del producto, la potencia aumentó a 324 kW (440 CV). Desde 2018, el Panamera GTS de la segunda generación de modelos está disponible con un motor V8 biturbo de cuatro litros. Transmite 338 kW (460 CV) a las cuatro ruedas de tracción y propulsa, además del Panamera GTS, también el Panamera GTS Sport Turismo.

En 2015 la familia Macan fue ampliada por primera vez con una variante GTS. Con 265 kW (360 CV), un chasis más rígido y una velocidad máxima de 256 km/h, se estableció como la versión de serie más deportiva del compacto SUV. Ahora llega el modelo sucesor, con prestaciones mejoradas en todas las dimensiones.

Un año antes, en 2014, la filosofía GTS ya alcanzó al Porsche Boxster descapotable y al coupé Cayman. Por primera vez desde el Porsche 904 Carrera GTS volvió a distinguir así a un deportivo con motor central de la marca. Con su motor bóxer de seis cilindros y 3,4 litros con una potencia de hasta 250 kW (340 CV), en combinación con el cambio de doble embrague Porsche PDK, los biplaza aceleraban de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos y alcanzaban unas velocidades máximas de entre 281 y 285 km/h. En el modelo sucesor, a partir de 2017, latía inicialmente un corazón turbo: El Porsche 718 GTS se presentó en la línea de salida con un motor turbo de cuatro cilindros y 2,5 litros. En 2020, el 718 GTS 4.0 abrió el siguiente capítulo en la historia de los GTS de Porsche con un motor atmosférico de altas revoluciones de seis cilindros y una potencia de 294 kW (400 CV). La variante turbo se mantiene en la oferta para el mercado chino.