



PORSCHE



Infoautomovil.es

Información para la Prensa

Porsche Cayenne GTS

Contenido

Aspectos interesantes	Dinamismo concentrado	1
En breve	Altas prestaciones deportivas	3
El nuevo Porsche Cayenne GTS	Todo terreno deportivo con un toque especial	7
Motor y cambio	Carácter deportivo dominante	9
Tren de rodaje y tracción a las cuatro ruedas	Concepto sofisticado como en coches deportivos	13
Equipamiento interior	Inéditos asientos deportivos	19
Detalles técnicos	Datos técnicos	21

El nuevo Porsche Cayenne GTS

Dinamismo concentrado

Porsche completa la gama Cayenne con el GTS, que es una versión más deportiva aún. Es llamativo que el nuevo modelo está dotado de un tren de rodaje que ha sido desarrollado especialmente para él. También resulta tal vez interesante mencionar el hecho de que con el GTS se estrena en Porsche el empleo del sistema de amortiguación activa PASM (Porsche Active Suspension Management) en combinación con un modelo Cayenne. Es quizá interesante en primer lugar, por que este sistema de tren de rodaje estaba reservado hasta ahora para los deportivos Porsche.

Nuevo sistema de admisión y potencia más elevada

El impactante comportamiento dinámico y las muy buenas prestaciones que proporciona el Cayenne GTS se deben, entre otros, al potenciado motor atmosférico de ocho cilindros con inyección directa de la gasolina DFI (Direct Fuel Injection). Se han modificado y agrandado en concreto las cotas del sistema de admisión, por lo cual la potencia máxima del motor de 4,8 litros pasa a 405 CV (298 kW) a 6.500 revoluciones por minuto. El registro de par motor máximo de 500 Nm que proporciona este "V8" está disponible a 3.500 vueltas. Mediante la tecla Sport, que está incluida en el equipo de serie, el conductor puede activar puntualmente unos programas más deportivos de gestión del motor, el cambio automático y los sistemas de control y regulación.

Transmisión imponente – Cambio de seis velocidades y tracción total

El motor "V8" transmite normalmente la fuerza de tracción a través de un cambio manual de seis velocidades, a semejanza del que se emplea con el Cayenne S. A fin de incrementar continuamente la agilidad del vehículo, la relación final en el nuevo Cayenne GTS pasa de 3,55:1 a 4,1:1. Para asegurar la tracción más conveniente en las cuatro ruedas, el GTS dispone del control de tracción PTM (Porsche Traction Management) con tracción total. El control de tracción PTM garantiza máxima seguridad activa tanto al cambiar de carril a alta velocidad como al rodar sobre superficies deslizantes en general.

La incrementada potencia del motor y la relación final más cerrada refuerzan en especial la agilidad del Cayenne GTS: la versión equipada con el cambio manual pasa en sólo 6,1 segundos de 0 a 100 kilómetros por hora; la velocidad máxima es 253 km/h. En lo que se refiere a la elasticidad o la capacidad de recuperación de 80 a 120 km/h en la penúltima relación de cambio, citar que el Cayenne GTS precisa sólo 6,6 segundos para hacerlo.

Control antibalanceo activo para mayor alegría de conducción en curva

La suspensión dinámica, que se ofrece en opción en Porsche, con el tren de rodaje adaptable PASM (Porsche Active Suspension Management) también se puede combinar con el sistema PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control). Constituido con dos barras estabilizadoras activas, este sistema contiene prácticamente en completo las inclinaciones de la carrocería al girar. El PDCC mejora además la manejabilidad y el confort de conducción en la misma medida. Asimismo, también está disponible en opción el cambio Tiptronic S de seis velocidades con puntos de cambio modificados desde el punto de vista de la deportividad.

Acentos deportivos – Diseño y equipamiento

El Cayenne GTS deportivo se distingue a primera vista. Las partes frontal y trasera recuerdan mucho al Cayenne Turbo desde una perspectiva estética; unos aletines con un saliente de aproximadamente 14 milímetros ensanchan las aletas de la carrocería, al tiempo que refuerzan ópticamente la personalidad dominante del Cayenne GTS desde el punto de vista de la deportividad. Por otro lado, la carrocería del GTS se sitúa normalmente 24 milímetros más baja que la del Cayenne S. El equipo de serie incluye llantas Cayenne Sport de 21 pulgadas con neumáticos de medida 295/35.

Tanto el conductor como el acompañante disponen en el Cayenne GTS de nuevos asientos deportivos con regulación eléctrica en 12 ejes y elementos de apoyo y sujeción lateral salientes en la banqueta. Los asientos posteriores también han sido desarrollados especialmente para el nuevo modelo deportivo y despuntan con un diseño de plazas individuales. No obstante, el Cayenne GTS puede acoger sin problemas a cinco personas adultas, al tiempo que es capaz de solventar del mismo modo muy complicadas tareas de transporte, gracias a que los asientos posteriores se pueden abatir por partes.

El nuevo Porsche Cayenne GTS

Altas prestaciones deportivas

Porsche marca nuevamente la pauta en la categoría de los vehículos todo terreno deportivos con el Cayenne GTS. Él es el primer modelo de la gama Cayenne que cuenta con una dotación de resortes de acero combinada con el sistema de amortiguación variable PASM (Porsche Active Suspension Management), a semejanza del que se utiliza en combinación con los deportivos Porsche. Mencionar también que la carrocería del Cayenne GTS se sitúa 24 milímetros más baja que la del Cayenne y el Cayenne S. El equipo de serie de la nueva versión deportiva sofisticada incluye llantas de 21 pulgadas con neumáticos de medida 295/35.

Motor atmosférico "V8" potenciado

El imponente motor atmosférico "V8" con inyección directa de la gasolina del tipo DFI (Direct Fuel Injection), que es una evolución del potente propulsor que tiene Cayenne S, tracciona de forma simplemente extraordinaria en todas las circunstancias dinámicas. La potencia adicional se percibe en primer lugar en los regímenes superiores: el motor proporciona una potencia máxima de 405 CV (298 kW) a 6.500 revoluciones por minuto. Con respecto al Cayenne S, ese registro representa un incremento de 20 CV más. El registro de par máximo de 500 Nm está disponible a 3.500 revoluciones. La potenciación del motor es el resultado de una escrupulosa labor de perfeccionamiento mecánico. Para ello, los especialistas en Porsche han revisado profundamente el equipo de admisión y han eliminado obstáculos en la trayectoria del flujo del aire: el diámetro de los pasajes de admisión pasa de 76 a 82 milímetros. Esta mayor sección de flujo en la conducción del aire con forma de "Y" permite que ingresen mayores cantidades de aire en la unidad de la mariposa de alimentación.

Tecla Sport para más pronta respuesta

El equipo del Cayenne GTS incluye de serie la tecla Sport, la cual brinda al conductor la posibilidad de elegir entre un ajuste de característica básicamente economizante y otro de orientación esencialmente deportiva. Esto influye desde el punto de vista mecánico en la curva característica para la gestión del acelerador electrónico y, por tanto, en el comporta-

miento de respuesta del motor. Al accionar la tecla Sport, el sistema de escape deportivo, que es parte del equipo de serie del Cayenne GTS, también se ajusta automáticamente según una menor contrapresión de los gases de escape, al tiempo que se activa simultáneamente el modo Sport del tren de rodaje PASM (Porsche Active Suspension Management).

El Cayenne GTS equipa igualmente de serie una caja de cambios manual de seis velocidades, similar a la que se ofrece también con el Cayenne S. Sin embargo, se ha modificado en el nuevo modelo deportivo la relación final, la cual pasa de 3,55:1 a 4,1:1. En combinación con la incrementada potencia del motor, el GTS proporciona, pues, mejor capacidad de aceleración y mayor agilidad todavía y, en definitiva, unas prestaciones referentes en esta categoría de vehículos. El GTS es capaz de pasar en 6,1 segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. Y no menos impactante resulta seguro el registro que describe la elasticidad del motor: para recuperar de 80 a 120 km/h, el Cayenne GTS requiere sólo 6,6 segundos. La velocidad máxima es 253 km/h.

Resortes de acero y amortiguación variable PASM

Con el GTS debuta en el marco de la gama Cayenne la combinación de unos muelles de suspensión de acero en combinación con el sistema de amortiguación variable PASM (Porsche Active Suspension Management). Con respecto al Cayenne S, los resortes helicoidales del GTS poseen una característica unos puntos más rígida, al tiempo que la altura de suspensiones es 24 milímetros más baja que en el "S". En lo que se refiere a la caída de las ruedas anteriores y posteriores, los expertos de trenes de rodaje en Porsche han elegido una cota un poco más negativa, de manera que el Cayenne GTS es capaz de soportar con mayor solvencia todavía las elevadas fuerzas laterales que son inducidas al rodar en curva. En consonancia con la dotación de muelles helicoidales de acero, los ingenieros en Porsche han desarrollado para el Cayenne GTS una versión especial del sistema de amortiguación variable PASM. La estrategia de regulación está orientada en general según un comportamiento de conducción deportivo. Al igual que en el resto de los modelos Cayenne, el tren de rodaje PASM (Porsche Active Suspension Management) es combinable con el sistema de suspensión neumática.

Asimismo, el muy buen comportamiento dinámico del nuevo Cayenne GTS se puede reforzar más aún con la suspensión neumática con PASM (Porsche Active Suspension Management) y el sistema de control de los movimientos de la carrocería PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control), que es combinable con esta versión del tren de rodaje. El sistema de control continuo del balanceo de la carrocería contiene al máximo las inclinaciones de la misma no sólo al trazar, sino –se podría decir– en casi todas las circunstancias dinámicas. La rápida respuesta del sistema PDCC permite que las barras estabilizadoras activas creen y opongan puntualmente pares de fuerza convenientes, prácticamente ya antes de que la carrocería comience a inclinarse al entrar en curva.

Línea deportiva – En el interior y el exterior

El Cayenne GTS también transmite desde el punto de vista estético una imponente sensación en su calidad de versión extraordinariamente deportiva. La parte frontal provista de unas amplias aberturas de entrada de aire y la musculosa parte trasera se inspiran de algún modo en la línea exterior del Cayenne Turbo. Las cuatro aletas son 14 milímetros más anchas, lo cual permite montar además ruedas más amplias con llantas Cayenne Sport y neumáticos de medida 295/35. Unos embellecedores negros en lo alto de las columnas B y C de la carrocería y unas molduras del mismo color oscuro en los contornos de las ventanillas y los tiradores exteriores de puerta acentúan la fuerte personalidad deportiva del Cayenne GTS.

Como un detalle que también llama la atención en el espacio interior del lujoso Cayenne GTS, mencionar las confortables plazas. Tanto el conductor como el acompañante disponen de asientos deportivos con regulación en 12 ejes y elementos de sujeción lateral salientes en la banqueta. Los asientos están dotados además de regulaciones servoeléctricas tanto en altura como en distancia, incluido el ajuste de la inclinación del respaldo y la banqueta y el del apoyo lumbar. En línea con esta consumación, las plazas posteriores poseen un agradable diseño de asientos individuales.

El nuevo Porsche Cayenne GTS

Todo terreno deportivo con un toque especial

La combinación de las tres letras mayúsculas "GTS" significa en Porsche lo mismo que una combinación muy equilibrada de aptitudes ruteras y deportividad. Y esto es válido en especial en lo que se refiere al nuevo Cayenne GTS: con esta versión deportiva del modelo de ocho cilindros, Porsche marca nuevamente la pauta en la categoría de los vehículos todo terreno deportivos.

La deportividad tiene que ver casi siempre en primer lugar con el comportamiento dinámico o, en otras palabras, con el tren de rodaje. Por eso, el Cayenne GTS es el primer modelo de la gama Cayenne que combina en la suspensión muelles de acero y el sistema de amortiguación variable PASM (Porsche Active Suspension Management), que es similar al conocido sistema que equipan los deportivos Porsche. La carrocería del Cayenne GTS se encuentra además 24 milímetros más baja que la de los modelos Cayenne y Cayenne S. Y si está equipado con el sistema de suspensión neumática, que se ofrece en opción en Porsche, el GTS se sitúa 20 milímetros más bajo que el Cayenne y el Cayenne S dotados de un equipamiento similar. El equipo de serie de esta sofisticada versión deportiva incluye llantas de 21 pulgadas. El Cayenne GTS tracciona de forma extraordinaria con el imponente motor atmosférico "V8" con inyección directa de la gasolina DFI, que tiene como base el potente propulsor del Cayenne S. Los ingenieros en Porsche, sin embargo, han potenciado el conocido motor de cuatro válvulas: el motor 4.8 del GTS proporciona 405 CV (298 kW) a 6.500 revoluciones por minuto, 20 CV más que el Cayenne S.

La fuerza que moviliza el motor es transmitida normalmente a través de una caja de cambios manual de seis velocidades. Una relación final corta refuerza la agilidad mecánica, de manera que el Cayenne GTS con cambio manual pasa en 6,1 segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. No menos impactante resulta seguro el registro que describe la elasticidad del motor: el Cayenne más deportivo pasa en 6,6 segundos de 80 a 120 kilómetros por hora, que son dos segundos menos que el Cayenne S. La velocidad máxima de la nueva versión Cayenne es 253 km/h. El consumo medio homologado del GTS con cambio manual es 15,1 litros y con el cambio automático Tiptronic S, que está disponible en opción, 13,9 litros cada 100 kilómetros.

Ancho y musculoso

El nuevo Cayenne GTS deportivo también documenta su posición puntera desde el punto de vista estético: la parte frontal con amplias entradas de aire y la imponente parte trasera se inspiran de algún modo en la línea exterior del Cayenne Turbo; los revestimientos de los largueros laterales del paquete Sport Design confieren al GTS un inconfundible aspecto dominante. En la parte trasera superior se observa un spoiler, el cual puede ser sustituido, si así se desea, por un elemento aerodinámico alargado provisto de un alerón fijo subdividido en dos elementos en el techo. Las aletas son 14 milímetros más amplias, de manera que se pueden alojar debajo de ellas ruedas con llantas de 21 pulgadas y neumáticos de medida 295/35. Con una anchura de 1.957 milímetros, el Cayenne transmite una impactante sensación de fuerza. Unos embellecedores negros situados en la parte superior de las columnas B y C de la carrocería y contornos negros en las ventanillas y en los tiradores exteriores de puerta acentúan la personalidad fuerte del GTS. Y que se trata de un modelo Cayenne especial ya se aprecia con claridad observando simplemente la parte posterior: el Cayenne GTS ostenta en la trasera un anagrama especial con la denominación de modelo y el sistema de escape deportivo con tramos finales cromados.

Motor y cambio

Carácter deportivo dominante

El motor de ocho cilindros del nuevo Cayenne GTS tiene como base el potente propulsor del Cayenne S, y se observa en ambos la misma arquitectura básica, entre otros, con inyección directa de gasolina DFI (Direct Fuel Injection) combinada con la distribución variable en la admisión y control de los levantamientos de válvulas o, en otras palabras, el sistema VarioCam Plus. La potenciación de motor se percibe en primer lugar en los regímenes superiores: el motor "V8" proporciona 405 CV (298 kW) desde las 6.500 revoluciones por minuto. Este registro representa con respecto al Cayenne S una potencia adicional de 20 CV o 15 kW. El registro de par motor máximo de 500 Nm está disponible a 3.500 revoluciones por minuto. Fuerza impactante y potencia ágil al conducir de forma deportiva: ésta podría ser una breve descripción de la personalidad del motor de ocho cilindros.

El incremento de la potencia con respecto al motor de base es también el resultado de una cuidadosa labor de perfeccionamiento mecánico. Los ingenieros en Porsche han optimizado ante todo el sistema de admisión y han eliminado obstáculos que oponían resistencias al flujo del aire. Al agrandar la sección de paso de la conducción del aire en forma de "Y" llega una mayor cantidad o masa de aire a la mariposa de alimentación. Por tanto, el diámetro de esta unidad ha sido agrandado seis milímetros, pasando a la cota de 82 milímetros, de lo cual se beneficia el llenado de las ocho cámaras de combustión. Los puntos de desplazamiento del calado de los árboles de levas, el programa de encendido y los puntos y volúmenes de inyección han sido modificados de la forma conveniente. La impactante característica de fuerza del motor de ocho cilindros es también una consecuencia del empleo de un sistema de admisión variable. Mediante la modificación de los tramos de admisión largos, el motor proporciona ya máxima fuerza desde los regímenes inferiores. Por el contrario, la variación de la longitud de los tramos de admisión cortos permite incrementar la potencia en los regímenes superiores.

Para asegurar la alimentación de aceite más conveniente en todas las circunstancias dinámicas y de conducción, el motor "V8" dispone de un sistema de lubricación mediante cárter seco integrado. Por esta razón, también se emplea en el motor de ocho cilindros del Cayenne GTS una bomba de aceite variable, la cual alimenta el lubricante según las necesi-

dades actuales reales, por que cuenta con un mecanismo accionado de forma oleohidráulica que permite variar continuamente la anchura de los dientes del engranaje. Este sistema de regulación de la bomba de aceite contribuye a contener más aún el consumo de energía de la bomba de aceite, al tiempo que asegura la lubricación idónea de todos los puntos y órganos mecánicos según los respectivos regímenes de cargas del motor. Al igual que el resto de los modelos de la gama Cayenne, también el Cayenne GTS cumple los valores límite según la norma de emisiones Euro 4.

Tecla Sport de serie

El equipo de serie del nuevo Cayenne GTS incluye la tecla Sport, la cual ofrece al conductor la posibilidad de incrementar la capacidad de rendimiento del vehículo, pulsando simplemente un pequeño botón. Para ello, se observa en la parte inferior de la consola central una tecla, mediante la cual se puede elegir entre un ajuste básico de característica economizante y otra regulación esencialmente deportiva. En el modo normal, se activan en las unidades de control del motor y de la caja de cambio -si el cliente ha elegido la transmisión automática Tiptronic S, que está disponible en opción en Porsche- unos programas orientados según un estilo de conducción relajado. Y si está activado el programa Sport, lo cual es advertido en el cuadro de instrumentos mediante el testigo "Sport", el motor responde todavía más rápido y ágil según una curva característica de acelerador más pronunciada, ejecutando entonces de forma más pronta y vehemente aún las órdenes de cambio de cargas que le imparte el conductor mediante el pedal de gas. Los gases de escape fluyen normalmente a través de un sistema deportivo dotado de una mariposa en el amortiguador principal de los ruidos de escape. Este registro controlable proporciona en el modo deportivo un sonido de escape más ronco, que varía de la forma correspondiente en dependencia de distintos parámetros, como por ejemplo la carga del motor, la velocidad de desplazamiento, el régimen de revoluciones y la relación engranada.

Estando apretada la tecla Sport en el Cayenne GTS, se activa automáticamente el programa deportivo del sistema de amortiguación variable del tren de rodaje PASM (Porsche Active Suspension Management), que está incluido en el equipo de serie del Cayenne GTS, al tiempo que disminuye del mismo modo la altura libre de la carrocería situándose en el nivel más

bajo, pero sólo si el cliente ha pedido el sistema de suspensión neumática que está disponible en opción en Porsche. Asimismo, se conecta el programa deportivo del control activo de los movimientos de la carrocería o, expresado de otro modo, el PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control). La modalidad Sport permanece activa hasta que el conductor o bien pulsa nuevamente la tecla o bien desconecta el contacto.

Cambio con sistema de ayuda en arrancada

El equipo de serie del Cayenne GTS incluye normalmente una caja de cambios manual de seis velocidades. En tanto que las relaciones de cambio del GTS no difieren de las del Cayenne S, la relación final pasa de 3,55:1 a 4,1:1 en la nueva versión deportiva de esta gama. Con el motor potenciado, el GTS proporciona mejores registros de aceleración y mayor agilidad y, por tanto, una alegría de conducción simplemente inaudita. Por eso, el Cayenne GTS se distingue incluso por una mejor capacidad de recuperación que el ya muy elástico Cayenne S. Por otra parte, la enorme fuerza que es capaz de movilizar el motor también permite conducir de forma extremadamente relajada, incluso cuando el GTS circula a alta velocidad.

El cambio manual está combinado normalmente con el sistema de ayuda al arrancar en pendiente PDOA (Porsche Drive Off Assistant). Este sistema de ayuda a la conducción descarga al conductor al iniciar un recorrido en una superficie inclinada. Accionando automáticamente los frenos, el PDOA mantiene el vehículo parado, de manera que éste no pueda desplazarse hacia atrás. Al accionar la palanca de embrague, el sistema descarga sucesivamente la presión de frenado, y el Cayenne GTS puede arrancar con solvencia. El sistema PDOA se activa únicamente con el motor en funcionamiento, estando introducida una marcha adelante y si el conductor acciona al mismo tiempo los pedales de embrague y freno. Al despresionar la palanca de freno o soltar el freno de estacionamiento, el PDOA mantiene la presión de frenado hasta que es accionada activamente la palanca de embrague. Y si el conductor aborta la arrancada, el sistema crea nuevamente en el acto la fuerza de frenado conveniente. De todas formas, el PDOA no implica la sustitución del freno de estacionamiento, por lo cual el sistema electrónico permanece desactivado cuando no está conectado el motor.

Adecuación más deportiva del Tiptronic S

Si el cliente así lo desea, el Cayenne GTS también puede equiparse con el aprobado cambio automático Tiptronic S de seis velocidades. Para el nuevo modelo Cayenne también se han modificado convenientemente los puntos de cambio según el carácter deportivo del vehículo. La relación final es 4,1:1, o sea, igual de corta o larga que en el cambio manual. Con el cambio automático, el Cayenne GTS se comporta significativamente más ágil en el modo Sport que un Cayenne S con equipamiento similar. Por lo demás, el cambio automático dispone además de una función llamada "Hill Holder". Este sistema cumple prácticamente la misma misión que el "Drive Off Assistant" en la caja de cambios manual, es decir, que impide que el vehículo pueda caer hacia atrás al arrancar en pendiente. Por otra parte, esta función de interrupción de la tracción en parada contribuye a contener más aún el comportamiento de consumo del Cayenne GTS: cuando el vehículo permanece parado sobre una superficie plana, el embrague primario del Tiptronic S mantiene interrumpida la transmisión de fuerza estando insertada una velocidad y manteniendo al mismo tiempo el freno accionado.

Tren de rodaje y tracción a las cuatro ruedas

Concepto sofisticado como en coches deportivos

Los especialistas en Porsche han desarrollado para el nuevo Cayenne GTS una combinación que asegura a este todo terreno deportivo una posición puntera dentro de la gama de modelos Cayenne: con el GTS se estrena en Porsche con un Cayenne la combinación de resortes helicoidales de acero y el sistema de amortiguación variable PASM (Porsche Active Suspension Management).

Con respecto al Cayenne S, los muelles de acero en el GTS poseen una característica unos puntos más rígida, además de que la carrocería se sitúa 24 milímetros más baja, lo cual ayuda a disminuir la situación del centro de gravedad del vehículo y, por tanto, a incrementar la estabilidad del mismo en circunstancias dinámicas. La barra estabilizadora anterior es además también un poco más rígida que en el Cayenne S. Por el contrario, se ha elegido una característica algo más elástica en lo que se refiere a la barra estabilizadora posterior. Así pues, el Cayenne GTS se comporta muy noble a semejanza de un coche deportivo desde el punto de vista dinámico. Asimismo, los expertos de trenes de rodaje en Porsche han ajustado en ambos ejes una caída de ruedas un poco más negativa que normalmente, de manera que el Cayenne GTS permite inducir incluso mayores fuerzas de aceleración transversal.

En opción: suspensión neumática con altura regulable de la carrocería

Al igual que los modelos Cayenne y Cayenne S, el nuevo Cayenne GTS también puede equiparse en opción con un sistema de suspensión neumática. Sin embargo, la adecuación de las suspensiones tiene en el GTS una característica más deportiva. También la carrocería de esta versión se sitúa en una posición más baja, pues tiene concretamente una altura libre 20 milímetros más baja que un Cayenne S equipado con suspensión neumática. La rigidez torsional de la barra estabilizadora anterior es además mayor que en el Cayenne S, y se han modificado igualmente las aptitudes de contención del balanceo y cabeceo de la carrocería. El conductor percibe estas modificaciones en forma de unas menores inclinaciones laterales del vehículo y una mayor precisión al trazar a alta velocidad.

El Cayenne GTS equipado con la suspensión neumática tiene mayores recorridos de muelles en el eje posterior. La regulación de la altura libre de carrocería integrada asegura además una cota constante, independientemente de la carga transportada. Antes que nada, la suspensión neumática permite ajustar seis distintos niveles de altura de la carrocería:

- En el nivel normal, la altura libre es 195 milímetros.
- Desde una velocidad de 125 km/h, la carrocería se sitúa automáticamente en el nivel inferior, que es nueve milímetros más bajo que el normal.
- El nivel bajo especial, situado 14 milímetros por debajo del normal, se ajusta automáticamente al comenzar a rodar a 210 km/h.
- En el nivel de carga, la carrocería del Cayenne GTS se sitúa 34 milímetros más baja que el nivel normal. Esta posición, que sólo se puede ajustar mientras el vehículo permanece parado, permite la descarga cómoda y fácil del vehículo. Al arrancar, el sistema ajusta nuevamente de forma automática el nivel normal.
- El nivel todo terreno proporciona mayor altura libre para rodar en terreno agreste; la carrocería del vehículo se sitúa 26 milímetros por encima del nivel normal. En esta posición se puede circular como máximo a 80 km/h.
- El nivel todo terreno especial está pensado para franquear en terreno agreste muy difícil. La carrocería se eleva 30 milímetros más a una altura máxima de 251 milímetros. Estando ajustado este nivel de altura no se puede conducir a más de 30 km/h.

Amortiguación activa de desarrollo especial

Para el Cayenne GTS se ha desarrollado en Porsche una nueva versión especial del sistema de amortiguación variable PASM en combinación con resortes helicoidales de acero. Como los muelles de este tipo poseen una geometría diferente y otras características que los elementos neumáticos, ha sido conveniente modificar la arquitectura interior de los nuevos amortiguadores. El programa de regulación está orientado en general según un estilo de conducción más deportivo.

El sistema Porsche Active Suspension Management regula continuamente la fuerza de amortiguación en dependencia del estado de la superficie del suelo y el estilo de conducción. El sistema PASM brinda al conductor la posibilidad de elegir entre dos distintos programas de ajuste de los amortiguadores durante la conducción. En concreto se dispone de tres programas con el nombre de "Komfort", "Normal" y "Sport". El PASM se activa, por ejemplo, al conducir de forma muy dinámica con fuertes fases de aceleración y frenado, con la finalidad de contener de la forma más conveniente los movimientos de balanceo y cabeceo de la carrocería.

También el Cayenne GTS con la suspensión neumática opcional posee el sistema de amortiguación variable PASM. Sin embargo, si bien los componentes de PASM se corresponden con los de los restantes modelos Cayenne, también se han modificado la estrategia de regulación del sistema desde el punto de vista de la deportividad.

PDCC contiene activamente el balanceo de la carrocería

Otro aspecto positivo en lo que se refiere al comportamiento dinámico del nuevo Cayenne GTS está relacionado con el empleo del sistema PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control), que se ofrece en opción en combinación con las suspensiones neumáticas y el tren de rodaje PASM. Este sistema de regulación continua del balanceo de la carrocería contiene en especial las inclinaciones del vehículo al virar y, en general, casi en todas las circunstancias dinámicas. Sólo cuando se conduce de forma extremadamente deportiva se perciben mínimas inclinaciones de la carrocería. Así pues, el Cayenne GTS se caracteriza tanto por una manejabilidad mucho más ágil como por una mejora significativa de la estabilidad y el confort de conducción.

El sistema PDCC consta de dos barras estabilizadoras accionadas mediante servomotores hidráulicos, que están montadas en cada eje en lugar de los elementos estabilizadores convencionales. El sistema PDCC se caracteriza por un tiempo de respuesta muy rápido y proporciona una presión máxima de 180 bares. Estas barras estabilizadoras activas crean pares de fuerza convenientes en sentido opuesto a los movimientos de la carrocería, a fin de contener las inclinaciones de la misma al virar.

Equipo de frenado de grandes dimensiones

El Cayenne GTS posee un equipo de frenado en línea con las altas exigencias deportivas de este modelo: delante se observan discos autoventilados de 350 milímetros de diámetro por 34 de espesor con pinzas monobloque de aluminio con seis pistones pintadas de rojo. En el eje posterior se instalan en cambio discos de 330 por 28 milímetros y pinzas monobloque de aluminio con cuatro pistones.

La reforzada capacidad de frenado del Cayenne se percibe en especial al conducir de forma deportiva. Como ejemplo, comentar que al desacelerar de repente el sistema de frenado es precargado, lo cual ayuda a acortar la distancia de retención cuando ello es necesario. Por otra parte, la unidad servofreno proporciona de forma automática la máxima presión de frenado al detectarse una frenada de emergencia. Otro sistema electrónico proporciona ayuda en situaciones extremadas cuando el vehículo circula con un remolque enganchado. Un sistema de estabilización electrónico detecta posibles movimientos de bando del remolque y los contiene con máxima eficacia accionando selectivamente los frenos de la unidad tractora.

Más estabilidad y tracción permanente a las cuatro ruedas con PTM

El sistema de tracción total permanente PTM (Porsche Traction Management) proporciona en combinación con el Cayenne GTS unas extraordinarias aptitudes tanto ruteras como todo terreno. El sistema reparte normalmente la fuerza del motor a razón de un 38 por un 62 por ciento entre las ruedas anteriores y posteriores. Mediante un embrague multidiscos accionado a través de un servomotor y controlado electrónicamente esa relación puede ser variada continuamente en dependencia de las circunstancias dinámicas. De hecho, el PTM no actúa simplemente cuando una o varias ruedas no traccionan de la forma más conveniente, por que múltiples sensores registran además otros parámetros de conducción relevantes, como por ejemplo la velocidad actual, la aceleración transversal, el ángulo de dirección y la posición del pedal del acelerador, lo cual contribuye a reforzar la seguridad de conducción y la controlabilidad del vehículo al circular a límite. Cuando el conductor desea utilizar el vehículo en pistas de terreno agreste, el PTM cuenta con la ayuda de una

marcha reductora con una relación de 2,7:1, la cual está integrada en la caja de transferencia. Y si una o varias ruedas se levantan y pierden el contacto con el suelo, el PTM dispone de otra baza de triunfo en forma de un bloqueo de diferencial al 100 por ciento que asegura la mejor tracción posible en semejantes circunstancias de conducción.

El control de estabilidad PSM (Porsche Stability Management), que está incluido en el equipo de serie del Cayenne GTS, se encuentra constantemente en comunicación con el PTM, pero no se activa mientras el vehículo no circula efectivamente al límite. En situaciones de subviraje o sobreviraje críticas actúa, por ejemplo, el autoblocante longitudinal, a fin de estabilizar nuevamente el vehículo accionando selectivamente los frenos del mismo.

Equipamiento interior

Inéditos asientos deportivos

Para el Cayenne GTS se ha elegido un equipamiento sofisticado, que despunta con una alta cantidad de detalles cuidadosamente elaborados. Como ejemplo, mencionar que se observan en los estribos de puertas unos embellecedores de acero inoxidable que lucen un anagrama con la denominación de modelo. En el tablier y las puertas sobresalen distintos remates de aluminio anodizado. El equipamiento de cuero, que incluye distintos elementos revestidos con ese material natural en el tablier, la consola central y los paneles interiores de las puertas, es parte del equipamiento de serie del Cayenne GTS. En éste, también se utilizan además tapizados de Alcantara en el techo interior, el reposabrazos central, el guardapolvos en la consola de cambios y algunas partes en los revestimientos de puerta. La corona del volante de dirección del Cayenne GTS también está revestida y proporciona un tacto muy agradable.

Como aspecto también interesante, mencionar los asientos del GTS: el conductor y el acompañante disponen de asientos deportivos con regulaciones en 12 ejes y elementos de sujeción lateral salientes en la banqueta. Los asientos se pueden ajustar eléctricamente tanto en altura como en distancia, accionando simplemente una tecla. El sistema de regulación mediante servomotores abarca igualmente el ajuste de la inclinación del respaldo y la banqueta y los apoyos lumbares. El revestimiento de la parte central de la banqueta consta de Alcantara, en tanto que los elementos laterales de la banqueta y la parte central de los apoyacabezas están tapizados con cuero natural. También en las plazas posteriores llaman la atención los salientes de sujeción en la banqueta. Los ocupantes de las plazas posteriores exteriores disfrutan de un confort máximo en plazas diseñadas en forma de asientos individuales. Aún así, el diseño de las plazas posteriores permite que se sienten cómodamente tres personas adultas. Al igual que en los restantes modelos Cayenne, el maletero del Cayenne GTS puede ser ampliado con comodidad y facilidad abatiendo simplemente los asientos posteriores. Por eso, la capacidad del maletero puede variar entre 540 y 1.749 litros.

Datos técnicos Porsche Cayenne GTS*

Carrocería:	autoportante, carrocería de acero totalmente galvanizado en construcción ligera; airbags de conductor y acompañante de máxima capacidad; sistema de protección lateral con airbags laterales y de cortina; 5 plazas.
Aerodinámica:	Factor aerodinámico $C_x = 0,36$ Superficie frontal $A = 2,83 \text{ m}^2$ C_x por $A = 1,019$
Motor:	8 cilindros en "V" con cárter de bancada de aluminio y culatas de aluminio; inyección directa de gasolina (DFI); lubricación mediante cárter seco integrado; capacidad de aceite del motor: 8,0 litros; 4 árboles de levas en culata; 4 válvulas por cilindro; distribución variable en la admisión y control de los levantamientos de válvulas (VarioCam Plus); autorreglaje hidráulico de válvulas; efecto de sobrealimentación mediante pulsación de la columna de aire en colector de admisión variable; sistema de escape subdividido en dos flujos con un catalizador de tres vías en cada tramo (precatalizador y catalizador principal); 4 sondas de oxígeno para regulación de la mezcla y diagnosis; On Board Diagnose II; gestión del motor SDI 4.1; encendido electrónico con 8 módulos monochispa independientes; acelerador electrónico.
Diámetro:	96 mm
Carrera:	83 mm
Cilindrada:	4.806 cc
Compresión:	12,5:1
Potencia máxima:	298 kW (405 CV) a 6.500 r.p.m.
Par motor máximo:	500 Nm a 3.500 r.p.m.
Potencia específica:	62 kW/Litro
Régimen máximo:	6.700 r.p.m.
Tipo de combustible:	Super Plus (I.O. RON/MON 98/88) sin plomo
Sistema eléctrico:	12 V, alternador trifásico de 2.660 W, capacidad de batería: 95 Ah

* Los datos técnicos pueden variar según países.

Transmisión de fuerza: motor y cambio acoplados mediante pernos forman una unidad; tracción mediante caja de transferencia (con marcha reductora integrada), tracción permanente a las cuatro ruedas; modo de reparto básico (delante: 38 %, atrás: 62 %) con autoblocante variable; Porsche Stability Management (PSM) con regulación de fuerzas longitudinales y transversales mediante accionamiento selectivo de los frenos y modificación puntual de la potencia del motor.

Relaciones	C. manual	Tiptronic S
1ª veloc.	4,68	4,15
2ª veloc.	2,53	2,37
3ª veloc.	1,69	1,56
4ª veloc.	1,22	1,16
5ª veloc.	1,00	0,86
6ª veloc.	0,84	0,69
R	4,27	3,39
Marcha reductora	2,70	2,70
Relación final	4,10	4,10
Diámetro del embrague 260 mm		

Tren de rodaje: Eje anterior: paralelogramo deformable formado por triángulos superpuestos con subbastidor (elementos en fundición esferoidal abajo y elementos de aluminio arriba); suspensión independiente de las ruedas; elementos elásticos con resortes helicoidales y amortiguadores en disposición coaxial; Porsche Active Suspension Management (PASM).

Eje posterior: paralelogramo deformable formado por múltiples elementos con subbastidor (elementos conformados en chapa de acero abajo; elementos de aluminio arriba); suspensión independiente de las ruedas; elementos elásticos con resortes helicoidales y amortiguadores en disposición coaxial; Porsche Active Suspension Management (PASM).

Frenos: sistema de 2 circuitos; pinzas monobloque de aluminio con 6 pistones delante y pinzas monobloque de aluminio con 4 pistones atrás; disposición diagonal; discos autoventilados delante y atrás; ABS; unidad servofreno accionada por vacío.

Llantas y neumáticos: Serie 10 J x 21 con 295/35 R 21

Pesos: Vacío DIN 2.225 kg
 Peso máx. admitido 3.080 kg
 Carga sobre techo 100 kg
 (con sistema de transporte Porsche)

Capacidad de remolcado máxima
 con resortes de acero 3.080 kg
 con suspensión neumática 3.500 kg

Cotas: Largo 4.795 mm
 Ancho 1.957 mm
 Alto 1.675 mm
 Batalla 2.855 mm

Anchos de vía del. 1.659 mm
 atrás 1.682 mm

Máx. altura libre 194 mm (centro del eje)
 Capacidad de maletero según método VDA de 540 a 1.749 l
 Capacidad de depósito 100 l

Prestaciones: Velocidad máxima
 253 km/h con cambio manual
 251 km/h con Tiptronic S

	Aceleración	
	0 – 100 km/h en s	6,1 con cambio manual 6,5 con Tiptronic S
	0 – 160 km/h en s	14,7 con cambio manual 15,2 con Tiptronic S
	0 – 1.000 m en s	26,0 con cambio manual 26,4 con Tiptronic S
Consumo (Norma UE):	urbano	22,6 litros con cambio manual 20,6 litros con Tiptronic S
	interurbano	10,9 litros con cambio manual 10,2 litros con Tiptronic S
	total	15,1 litros con cambio manual 13,9 litros con Tiptronic S
Emisiones CO₂ (Norma UE):	total	361 g/km con cambio manual 332 g/km con Tiptronic S
	Categ. emisiones	Euro 4 / ULEV