

En Porsche, las siglas GTS representan una dosis adicional de deportividad en todos sus modelos, tanto en diseño como en dinámica. Las tres letras, que significan Gran Turismo Sport, fueron utilizadas por primera vez en la historia de Porsche en 1964, cuando un 904 Carrera GTS ganó la legendaria Targa Florio. En la era moderna, sin embargo, el punto de partida no está en las carreras sino en un SUV de lujo: el Porsche Cayenne.

Porsche Cayenne GTS: el primer Gran Turismo Sport de la era moderna

25/07/2022 En Porsche, las siglas GTS representan una dosis adicional de deportividad en todos sus modelos, tanto en diseño como en dinámica. Las tres letras, que significan Gran Turismo Sport, fueron utilizadas por primera vez en la historia de Porsche en 1964, cuando un 904 Carrera GTS ganó la legendaria Targa Florio. En la era moderna, sin embargo, el punto de partida no está en las carreras sino en un SUV de lujo: el Porsche Cayenne.

Poco después del exitoso debut del Cayenne en 2002, la planta de Hemmingen recibió el encargo de ampliar la familia del nuevo SUV. El Consejo Directivo de Porsche apostaba por una variante especialmente dinámica, que habría de situarse entre el Cayenne S y el Cayenne Turbo. El ingeniero

Oliver Laqua, hoy máximo responsable de la gama Cayenne, llevaba trabajando en la primera generación (E1) desde 1998, y en 2004 recibió el encargo de diseñar esta versión particularmente deportiva. En ese momento nació un proyecto que, en Porsche, respondía a la denominación interna 'Roadrunner' (Correcaminos). Laqua tenía en mente un auto especialmente ligero: "Queríamos prescindir de la caja de transferencia porque ahorraba 80 kilogramos de peso. Y pensamos también en cuatro asientos tipo *baquet* para aligerar aún más el conjunto y lograr un tacto más directo", dijo Laqua.

Caja de cambios manual de seis velocidades y una configuración de chasís exclusiva

En un primer momento, la idea de que el 'Correcaminos' fuera ofrecido exclusivamente con tracción trasera no gustó a algunos directivos, al igual que la de montar los poco prácticos asientos deportivos. Las dos ideas acabarían siendo descartadas. Sin embargo, el equipo de desarrollo se salió con la suya en el apartado mecánico, pues el Cayenne GTS recibió un motor V8 atmosférico en lugar de uno sobrealimentado.

"En este proyecto la potencia no lo era todo, el auto también debía ofrecer una respuesta directa al acelerador", dijo Laqua. El motor V8 de 4806 cm^3, que en el Cayenne S entregaba 385 caballos de potencia (283 kW), alcanzaba en el GTS 405 CV (294 kW) gracias a un sistema de admisión mejorado. También fue instalada de serie una caja de cambios manual de seis velocidades y, para aumentar aún más la agilidad, la relación de transmisión fue reducida de 3,55:1 a 4,1:1. De manera opcional, el cliente podía solicitar la caja de cambios automática Tiptronic S de seis velocidades, que ofrecía una respuesta deportiva en sus transiciones. En materia de chasís, la suspensión recibió un ajuste específico en el GTS. Por primera vez, se combinó la suspensión de resortes de acero con el sistema de amortiguación controlada Porsche Active Suspension Management (PASM), un concepto que hasta entonces había estado reservado en Porsche para los deportivos de dos puertas.

Walter Röhrl participa en la puesta a punto del primer Cayenne GTS

Para afinar los sistemas de chasís de la primera generación del Cayenne, Porsche acudió a Walter Röhrl. El bicampeón mundial de rallys puso a prueba los prototipos en entornos tan diversos como el legendario trazado Nordschleife de Nürburgring y en pistas de hielo del círculo polar ártico. La habilidad y la experiencia del cuatro veces ganador del Rallye de Montecarlo influyeron en gran medida en la configuración de la tracción total y otros sistemas.

El sistema Porsche Traction Management (PTM) no requirió modificaciones en la nueva variante GTS. En condiciones normales derivaba 62 % de la fuerza del motor al eje trasero y el 38 % al delantero, si bien cada uno de los ejes era capaz de recibir toda la potencia a través de un embrague multidisco controlado electrónicamente, siempre que fuera necesario. "Si quiero deportividad con la tracción total, debo asegurarme de tener siempre las cuatro ruedas bajo control", dijo Röhrl, que se unió a Porsche en

condición de piloto de pruebas en 1993 y ahora es embajador de la marca. “El diferencial central y el bloqueo de diferencial trasero hacen que no se pierda la potencia por las ruedas que no tienen tracción”.

Por otra parte, el Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) mejoró el potencial del Cayenne en términos de dinámica de conducción. Este sistema de estabilización del balanceo de la carrocería estaba disponible como opción junto con la suspensión neumática y el sistema PASM. Dos barras estabilizadoras activas interactuaban con motores hidráulicos para crear una fuerza contraria que evitaba que el auto balanceara en exceso en los apoyos fuertes. “El balanceo de la carrocería es el mayor enemigo de la dinámica de conducción”, dijo Röhrl, quien celebró sus 75 años en el vigésimo aniversario del Cayenne. “La estabilización antivuelco fue otra de las grandes innovaciones que incorporó este Porsche; gracias a ese sistema, quedaba garantizada la seguridad en un vehículo de altura elevada como es el Cayenne”.

En comparación con el Cayenne S, la distancia al suelo fue reducida 24 milímetros en las versiones con suspensión de serie y 20 mm con la suspensión neumática opcional. Con esta última, la carrocería bajaba otros 9 mm a partir de 125 km/h y 5 mm más al llegar a 210 km/h.

Aspecto deportivo, sonido agresivo

En el apartado de diseño, el GTS se distinguía por su frontal con grandes tomas de aire y por su zaga prominente, ambos inspirados en el Cayenne Turbo. También eran distintivos sus guardabarros, que fueron ensanchados 14 milímetros para dar cabida a las llantas de medida 295/35 montadas sobre rines de 21 pulgadas. De manera opcional, los clientes podían solicitar un alerón trasero de doble ala que iba montado en el techo. Los marcos de las ventanillas, las manijas de las puertas y las molduras de los pilares B y C en color negro subrayaban la deportividad de la nueva versión, al igual que las salidas dobles cromadas de un sistema de escape deportivo que podía intensificar su sonido mediante el botón Sport de la consola central. Al pulsarlo, también cambiaba la respuesta del acelerador, que se volvía aún más rápida. En lugar de los asientos tipo *baquet* que se definieron al inicio del proyecto, el GTS presentó finalmente unos asientos deportivos ajustables eléctricamente en 12 posiciones y con refuerzos laterales, que formaban parte de la dotación de serie.

Inspiración para todos los modelos de la gama Porsche

La denominación GTS estaba en los libros de historia de Porsche. La rescató el 928 GTS, modelo que dejó de fabricarse en 1995 y cuya designación procedía del 904 Carrera GTS de la década de 1960. Tradicionalmente, los modelos GTS ofrecían una deportividad adicional combinada con unas cualidades excepcionales para realizar viajes de larga distancia. Y esta idea la recogió el primer Cayenne GTS, que se convirtió en un éxito de ventas inmediato. Después, inspirándose en él, los demás modelos de Porsche fueron ampliando sus gamas con versiones GTS que siempre han respondido al mismo principio: potencia ligeramente superior, dinámica notablemente más ágil y un diseño de marcada deportividad.

De V8 a V6, y vuelta al origen

El primer Cayenne GTS, con su motor V8 de 405 CV (298 kW) debutó en el Salón del Automóvil de Fráncfort de 2007, tras la presentación de la primera actualización de la generación E1. Poco después llegó al mercado una edición limitada denominada Cayenne GTS Porsche Design Edition 3, con un color exclusivo y unos detalles interiores y exteriores que lo hacían único.

La segunda generación del Cayenne GTS (E2) fue presentada en Pekín en 2012. La potencia del motor de ocho cilindros aumentó a 420 CV (309 kW), mientras que el equipamiento diferenciador del paquete interior GTS destacaba por sus colores de contraste, que aportaban una imagen especialmente dinámica al habitáculo. En la actualización de la segunda generación (E2 II) Porsche abandonó el V8 para montar un motor V6 en el Cayenne GTS, que fue presentado en Los Ángeles en 2014. En comparación con su predecesor, el V6 biturbo entregaba 20 caballos más y 85 Nm adicionales de par.

La actual generación (E3) cuenta con dos versiones GTS que fueron lanzadas en 2020: el Cayenne GTS y, por primera vez, el Cayenne GTS Coupé. De nuevo, Porsche volvió al V8, aunque en este caso con un motor de 3,996 cm^3 biturbo, de 460 CV (338 kW) y 620 Nm, que genera un sonido intenso. Ambos vehículos se caracterizan por sus excelentes cualidades dinámicas y una estética diferente, y continúan la historia de éxito de esta variante deportiva del SUV de Porsche. Su popularidad entre los clientes no ha disminuido: en Europa y Estados Unidos, alrededor de 10 por ciento de todos los clientes de Cayenne optaron por la variante GTS en 2021; en Alemania, la cifra es aún mayor (16 %).

Consumption data

Taycan GTS (Predecessor model)

718 Cayman GTS 4.0 (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.9 – 10.1 l/100 km; CO_2 emissions combined: 247 – 230 g/km; CO_2 class: G

911 Carrera 4 GTS (Predecessor model)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/218169_en_3000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/215872_en_6000000.mp4

Image Sublines

Path: media/imágenes/img_1.jpg
Title: 904 Carrera GTS (1963), Cayenne GTS Coupé, 2022, Porsche AG
Subline: Un Porsche 904 Carrera GTS de la década de 1960 junto a un Cayenne GTS Coupé de la generación actual.

Path: media/imágenes/img_2.jpg
Title: Walter Röhrl, Porsche Brand Ambassador, Cayenne GTS, 2022, Porsche AG
Subline: Walter Röhrl, bicampeón mundial de rallyes, al volante de un Cayenne GTS de la primera generación.

Path: media/imágenes/img_3.jpg
Title: Walter Röhrl, Porsche Brand Ambassador, Cayenne Turbo GT, 2022, Porsche AG
Subline: Walter Röhrl celebró sus 75 años en el vigésimo aniversario del Cayenne. En esta fotografía conduce un Cayenne Turbo GT.

Path: media/imágenes/img_4.jpg
Title: Taycan GTS, Cayenne GTS Coupé, Macan GTS, 718 Cayman GTS 4.0, Panamera GTS Sport Turismo, 911 Carrera 4 GTS, 2022, Porsche AG
Subline: Inspirados por el éxito del primer Cayenne GTS, los demás modelos de Porsche fueron ampliando sus gamas con versiones GTS que respondían al mismo principio: potencia ligeramente superior, dinámica notablemente más ágil y un diseño de marcada deportividad.

Path: media/imágenes/img_5.jpg
Title: Cayenne GTS PDE 3, 2022, Porsche AG
Subline: El Cayenne GTS Porsche Design Edition 3 es una edición limitada, con un color exclusivo y unos detalles interiores y exteriores que lo hacen único.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2022/vehiculos/PLA-porsche-cayenne-20-anos-aniversario-historia-gts-gran-turismo-sport-v8-v6-29184.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/b31db435-18c1-4bfc-913c-0beaa6f61d4a.zip

External Links
https://newsroom.porsche.com/es/vehiculos/cayenne/20-anos-aniversario-porsche-cayenne.html