Macan GTS: consumo combinado de electricidad (WLTP) 20.6 – 18.5 kWh/100 km, emisiones combinadas de CO_2 (WLTP) 0 g/km, CO_2 class A

Un nuevo nivel de agilidad y dinámica de conducción

25/07/2026 Un nuevo nivel de agilidad y dinámica de conducción

El Macan GTS viene equipado de serie con suspensión neumática deportiva autonivelante y Porsche Active Suspension Management (PASM). El ajuste específico del modelo de los amortiguadores garantiza un control superior de la carrocería gracias a una mayor capacidad de respuesta. En combinación con las barras estabilizadoras modificadas y la altura de la carrocería reducida en 10 mm en los niveles de suspensión Normal y Bajada, se consigue una agilidad y una dinámica lateral excepcionales.

El PASM reacciona a la velocidad en carretera, la aceleración longitudinal y lateral, la acción del pedal del acelerador, el comportamiento de la dirección y el nivel de suspensión del coche. El sistema utiliza amortiguadores con tecnología de una sola cámara y dos válvulas. El rebote y la compresión se pueden controlar individualmente. Esto permite cambiar entre rendimiento y comodidad a la velocidad del rayo

y aplicar la máxima fuerza de amortiguación en ambas direcciones. En comparación con la tecnología de válvula única, el potencial de fuerza en la fase de compresión es significativamente mayor. Esto garantiza un excelente soporte de cabeceo y balanceo, así como un excelente aislamiento de la carrocería. Gracias al mapa de amortiguadores ampliado, hay una mayor amplitud entre la comodidad y el rendimiento, y las diferencias entre los programas de conducción son aún más tangibles.

Además de la tracción total con el sensible Porsche Electric Traction Management (ePTM), el Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) también viene de fábrica. Este bloqueo del diferencial controlado electrónicamente en el eje trasero contribuye a la tracción, la estabilidad de conducción y la dinámica lateral. La estrategia de control del PTV Plus depende de la situación de conducción concreta y favorece específicamente el comportamiento en las curvas y la precisión de la dirección.

El chasis del Macan cuenta con una suspensión delantera de doble horquilla de aluminio con niveles de brazo de control separados, lo que tiene un efecto beneficioso sobre la capacidad de respuesta, la precisión de la dirección y la estabilidad en línea recta gracias a su cinemática y elastocinemática. En la parte trasera, Porsche utiliza lo que denomina «parte trasera de alto rendimiento». Aquí, el motor eléctrico está situado lo más atrás posible. Esto permite el equilibrio de peso deseado, con un 48 % delante y un 52 % detrás. El sistema de tracción trasera está fijado directamente a la carrocería mediante cuatro puntos.

Radio de giro compacto y estabilidad de conducción mejorada: dirección trasera opcional

La dirección opcional del eje trasero aumenta aún más la agilidad y la estabilidad. A velocidades de hasta unos 80 km/h, las ruedas traseras viran en dirección opuesta a las delanteras. El ángulo de viraje del eje trasero es de hasta cinco grados al aparcar. Esto facilita las maniobras y reduce el radio de viraje en un metro, hasta los 11,1 metros. El acortamiento virtual de la distancia entre ejes mediante la dirección del eje trasero también se traduce en un comportamiento más dinámico de la dirección en las curvas.

A velocidades superiores a unos 80 km/h, las ruedas traseras viran en la misma dirección que el eje delantero. Esto amplía eficazmente la distancia entre ejes y aumenta aún más la estabilidad de conducción, por ejemplo, al cambiar de carril en la autopista. La dirección del eje trasero va acompañada de una relación de dirección un 15 % más directa en la parte delantera.

Recuperación de alto rendimiento, desaceleración constante: el sistema de frenado

La energía se puede recuperar a través de los motores eléctricos durante la conducción. Gracias a la capacidad de recuperación del Macan GTS de hasta 240 kW, la gran mayoría de las maniobras de

frenado en la conducción diaria se realizan únicamente con los motores eléctricos, sin activar los frenos de fricción. Cuando es necesario, debido a un frenado extremadamente fuerte, la transición a los frenos hidráulicos es casi imperceptible.

El sistema de frenos mecánico se ha tomado del Macan Turbo. En la parte delantera hay pinzas fijas de aluminio de seis pistones con discos de freno de 400 x 38 mm, mientras que la parte trasera está equipada con frenos combinados con pinzas flotantes y discos de 350 x 30 mm. Las pinzas de freno tienen un acabado en rojo de serie y están disponibles opcionalmente en negro brillante.

MEDIA ENQUIRIES

Elizabeth Solís

Public Relations and Press
Porsche Latin America
+1 (770) 290 8305
elizabeth.solis@porschelatinamerica.com

Consumption data

Macan GTS (WLTP)*: Electrical consumption combined: 20.6 – 18.5 kWh/100 km; CO_2 emissions combined: 0 g/km; CO_2 class: A

*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/newstv.porsche.com_326300_en.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/dosieres-de-prensa/pla-nuevo-macan-gts/pla-chasis-suspension.html