



PORSCHE



Información para la Prensa

Porsche Cayenne

Contenido

Los nuevos modelos Cayenne	Cinco versiones diferentes	1
Nuevo Porsche Cayenne	Más potencia y par motor con un consumo menor	2
Carrocería y diseño	Conciso diseño y claras líneas	6
Chasis y sistemas de regulación	Mayor confort y dinámica de conducción	8
Interior y equipamiento	Aún más confortable y seguro	10
Cayenne S E-Hybrid	Primer híbrido enchufable del segmento	13
Datos técnicos		
	Cayenne Diesel	16
	Cayenne S Diesel	20
	Cayenne S	24
	Cayenne Turbo	28
	Cayenne S E-Hybrid	32

Septiembre de 2014

Los nuevos modelos Cayenne

Cinco versiones diferentes

En comparación con el modelo anterior, las nuevas versiones del nuevo Porsche Cayenne no sólo ofrecen una potencia y un par motor mayores, sino también un consumo menor. Una de las novedades mundiales es el Cayenne S E-Hybrid con propulsión híbrida enchufable. El nuevo Cayenne S equipa un motor biturbo V6 de 3,6 litros que sustituye al motor de aspiración V8 de 4,8 litros. Además, Porsche ha perfeccionado el resto de los motores. El nuevo Cayenne se estrena en cinco versiones diferentes:

Cayenne Diesel	Turbo diésel V6 de 3 litros con 262 CV (193 kW); Tiptronic S de ocho velocidades; aceleración de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos; velocidad máxima de 221 km/h; consumo de 6,8 a 6,6 l/100 km; 179–173 g/km CO ₂ .
Cayenne S Diesel	Turbo diésel V8 de 4,2 litros con 385 CV (283 kW); Tiptronic S de ocho velocidades; aceleración de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos; velocidad máxima de 252 km/h; consumo de 8,0 l/100 km; 209 g/km CO ₂ .
Cayenne S	Biturbo V6 de 3,6 litros con 420 CV (309 kW); Tiptronic S de ocho velocidades; aceleración de 0 a 100 km/h en 5,5 segundos; velocidad máxima de 259 km/h; consumo de 9,8 a 9,5 l/100 km; 229–223 g/km CO ₂ .
Cayenne Turbo	Biturbo V8 de 4,8 litros con 520 CV (382 kW); Tiptronic S de ocho velocidades; aceleración de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos; velocidad máxima de 279 km/h; consumo de 11,5 a 11,2 l/100 km; 267–261 g/km CO ₂ .
Cayenne S E-Hybrid	Híbrido paralelo enchufable, motor sobrealimentado V6 de 3 litros y motor eléctrico sincrónico; potencia total del sistema de propulsión de 416 CV (306 kW); Tiptronic S de ocho velocidades; aceleración de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos; velocidad máxima de 243 km/h; consumo de 3,4 l/100 km; 79 g/km CO ₂ .

El nuevo Porsche Cayenne

Más potencia y par motor con un consumo menor

La historia de éxito del Cayenne comienza en el año 2002. Por aquellos tiempos el concepto "Dualidad" se amplió en varias dimensiones, ya que con él se hizo realidad la idea de diseñar un deportivo para el segmento de los SUV. Hoy en la oficina y mañana en el campo o en el circuito de carreras. Dotado con cinco plazas y un amplio equipamiento de alta calidad, el Cayenne ofrece ambiente, precisión y un gran placer de conducción sobre cualquier tipo de terreno. Todos los detalles se han desarrollado según el típico ADN de diseño de Porsche.

Gracias a su equilibrado paquete completo, el nuevo modelo logró superar las expectativas de ventas. De la primera generación se fabricaron más de 276.000 unidades y de la segunda generación, presentada en 2010, se han vendido hasta ahora más de 303.000 unidades. Estos resultados no sólo convierten al Cayenne en un factor importante del rentable crecimiento de Porsche, sino que, además, garantizan la amplia oferta de vehículos altamente dinámicos –desde los modelos deportivos hasta los bólidos de carreras, pasando por las berlinas y los SUV.

El nuevo Cayenne sigue este camino. Los rasgos distintivos más importantes del nuevo modelo son un aumento de la eficiencia, un comportamiento de conducción aún más preciso, un diseño perfeccionado y un equipamiento de serie más amplio. El nuevo Cayenne ofrece cinco versiones a su lanzamiento: Cayenne Diesel, Cayenne S Diesel, Cayenne S, Cayenne Turbo, y –como estreno mundial– el Cayenne S E-Hybrid, el primer híbrido enchufable del segmento de los SUV Premium. Este híbrido ofrece excelentes tasas de consumo y emisiones de CO₂ de 3,4 l/100 km y 79 g/km respectivamente (con tracción total) en el segmento de los SUV Premium. Estas cifras hablan por sí mismas. Junto con los modelos Panamera S E-Hybrid y 918 Spyder, Porsche es el único fabricante de automóviles del mundo que ofrece tres modelos híbridos enchufables.

Todos los modelos Cayenne ofrecen una potencia mayor y un consumo menor

Aumento de la potencia y el par motor al mismo tiempo que se reduce el consumo: para Porsche esto no es una contradicción. Los conocidos motores del Cayenne se han perfeccionado y optimizado. En comparación con los motores de las versiones anteriores, los nuevos motores son más potentes y eficientes.

Una de las novedades es el Cayenne S equipado con un motor V6 biturbo de 3,6 litros desarrollado especialmente para los SUV de Porsche y que se equipó, por primera vez, en el Macan. El motor equipado en el Cayenne S sobrepasa al motor V8 utilizado hasta ahora en todos los sentidos. La sobrealimentación biturbo y el Downsizing, así como la reducción de la cilindrada y el número de cilindros posibilitan un claro aumento de la eficiencia y una mejora de las prestaciones de conducción. De este modo, la potencia aumenta en 20 CV a 420 CV y el par en 50 Nm a 550 Nm, mientras que el consumo disminuye en 0,9 litros a menos de diez litros cada 100 kilómetros.

El modelo superior Cayenne Turbo aumenta su potencia en 20 CV a 520 CV y su par en 50 Nm a 750 Nm alcanzando los 100 km/h desde el ralentí tres décimas de segundo antes que el modelo anterior y una velocidad máxima de 279 km/h. Sin embargo, su consumo es 0,3 l/100 km menor.

Junto con el nuevo Cayenne S E-Hybrid, los modelos diésel establecen referentes de consumo en el segmento. El Cayenne Diesel ofrece un aumento de potencia y par motor con un consumo menor, lo que aumenta la autonomía máxima. En comparación con la versión anterior, el motor V6 de 3 litros aumenta su potencia máxima en 17 CV a 262 CV utilizando un cargador de mayor tamaño que, asimismo, aumenta también el par en 30 Nm a 580 Nm. El aumento del rendimiento se refleja en una aceleración de 0 a 100 km/h 0,3 segundos más rápida y una velocidad máxima de 221 km/h con un consumo de 6,8 a 6,6 l/100 km.

El Cayenne S Diesel combina a la perfección las ventajas de un motor diésel sobrealimentado con la conocida emoción que proporcionan los motores Otto. El turbodiésel V8 de 4,2 litros desarrolla una potencia de 385 CV y un impresionante par de 850 Nm que le permiten disponer de reservas en cualquier momento. El Cayenne S Diesel acelera de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos, alcanza una velocidad máxima de 252 km/h y ofrece un consumo NCCE de 8,0 l/100 km.

Medidas generales de eficiencia

Algunas de las numerosas tecnologías de eficiencia, aplicadas al tren propulsor, que contribuyen a la reducción del consumo del nuevo Cayenne son el cambio Tiptronic S de ocho velocidades optimizado con función de conducción “a vela” (por inercia), así como la función Auto-Start-Stop Plus y una gestión térmica perfeccionadas.

La función Auto-Start-Stop Plus ampliada desconecta el motor tan pronto como se alcanza una velocidad de peatón durante el proceso de frenado, por ejemplo cuando el vehículo se acerca a un semáforo. Si es necesario, esta función puede desactivarse a través de un botón situado en la consola central. En los modos “Sport” y “Sport Plus”, la función Auto-Start-Stop Plus se desconecta automáticamente.

Todos los modelos Cayenne disponen, por primera vez, de la función de conducción “a vela” (por inercia) conocida de otras gamas de la marca Porsche. Los técnicos de desarrollo han optimizado el cambio Tiptronic S de ocho velocidades correspondientemente. Cuando el piloto levanta el pie del acelerador, el cambio Tiptronic S desengrana la marcha engranada automáticamente y el automóvil se desplaza “a vela”. Si se pisa el acelerador o el freno, vuelve a engranarse inmediatamente la marcha correspondiente y se cierra el embrague. Además, la función de conducción “a vela” se adapta al modo de conducción a través de algoritmos inteligentes y puede desconectarse a través del botón Auto-Start-Stop.

Por primera vez, se usan en el Cayenne los deflectores de aire activos para refrigeración que están situados detrás de la entrada de aire central y se controlan a través del sistema de gestión del motor. Estos deflectores se abren y se cierran en función de las situaciones específicas de conducción y la necesidad de aire de refrigeración regulando la cantidad de aire, influyendo en la aerodinámica y formando parte de la gestión térmica de tal modo que el motor y el engranaje se calientan rápidamente alcanzando sus respectivas temperaturas de servicio óptimas.

La gestión térmica inteligente del Cayenne regula la refrigeración del motor y del engranaje con el fin de reducir las pérdidas de fricción durante la fase de calentamiento. A través de un control selectivo de los flujos térmicos y de una conexión escalonada adaptada a las exigencias de los diferentes circuitos de refrigeración, tanto el motor, como el engranaje se

calientan más rápidamente. Asimismo, las nuevas válvulas de aire de refrigeración están conectadas a la gestión térmica para conseguir un calentamiento rápido de los componentes durante un arranque en frío. Esto no sólo aprovecha otro potencial para reducir el consumo, sino que, además, aumenta el confort, ya que también el habitáculo alcanza la temperatura deseada de forma más rápida.

Paquete Sport Chrono: ahora con “Performance-Start”

El paquete “Sport Chrono” opcional ofrece, por primera vez en el Cayenne, el “Performance-Start” que optimiza el sprint de 0 a 100 km/h. El conductor activa el “Performance-Start” pisando simultáneamente el pedal del freno y el acelerador recibiendo un aviso en la pantalla del salpicadero de que el vehículo está listo para ponerse en marcha. Mediante esta acción, se reconoce el propósito de realizar un “Performance-Start” mediante las unidades de mando, se aumenta el par del motor y se prepara el cambio Tiptronic S –se optimizan los cambios de marchas importantes para realizar el sprint de 0 a 100 km/h de la primera marcha a la segunda y de la segunda a la tercera. Todas las versiones Cayenne equipadas con el paquete “Sport Chrono” mejoran el tiempo de aceleración en 0,1 segundos.

Carrocería y diseño

Conciso diseño y claras líneas

Los ingenieros de Porsche han diseñado el nuevo modelo de forma más clara y precisa. Al mismo tiempo, el diseño acentúa la cercanía del Cayenne a la carretera y fundamenta su carácter deportivo.

Especialmente la zaga del nuevo Cayenne se ha modificado claramente. Los faros traseros son ahora más planos y precisos. Al igual que la luz diurna LED delantera, las luces de freno ofrecen un diseño en cuatro elementos. La placa de la matrícula, el tirador del maletero y las luces están ahora integrados de forma más elegante en el portón trasero. El nuevo portón trasero retoma la forma de los faros traseros prolongándola a través de un preciso borde luminoso horizontal. De este modo se acentúa la anchura del automóvil proporcionándole una presencia mayor sobre el asfalto. Los tubos de escape de nuevo diseño integrados en el área inferior de la zaga y que, en todos los Cayenne S son dobles, subrayan, asimismo, la anchura del modelo. El alerón de techo se ha diseñado sin escalón con el fin de prolongar consecuentemente la línea básica del techo y conferirle al automóvil un aspecto más vigoroso.

Frontal: discreta presencia

El diseño del frontal de la carrocería determina decisivamente el aspecto general del modelo. Por esta razón, se han rediseñado también el área delantera, los guardabarros y el capó. Para los observadores, las líneas de diseño fundamentales no discurren ahora hacia el centro, sino hacia afuera. De este modo, el Cayenne ofrece un aspecto más ancho y vigoroso.

El capó es notablemente más ancho y sus hendiduras laterales se sitúan ahora en los guardabarros. La entrada de aire central, algo más pequeña que la del modelo anterior, subraya la tensión que se percibe cuando se observa el automóvil desde el frontal. Esta entrada de aire se encuentra situada entre otras dos entradas de aire que ahora parecen ser más voluminosas y se han desplazado hacia los extremos. Los denominados "Airblades", ubicados a la derecha y a la izquierda, no sólo son llamativos detalles del frontal, sino que, además, guían eficientemente el aire de refrigeración hacia el intercooler.

A primera vista, el nuevo Cayenne se puede identificar claramente como un Porsche por sus faros principales bi-xenón, de serie para los modelos básicos y S, con las cuatro luces de LED diurnas “flotantes” típicas de Porsche. Las altas prestaciones de la versión superior, el Cayenne Turbo, se enfatizan con unos faros de LED de serie que incluyen el Sistema de Luces Dinámicas Porsche (Porsche Dynamic Light System, PDLS).

Los laterales del Cayenne destacan por su línea del techo deportiva descendente. Gracias al diseño perfeccionado, el frontal y la zaga son ahora más concisos y llamativos. Otros de los rasgos distintivos de diseño son los retrovisores laterales con intermitentes integrados, los guardabarros más concisos y el alerón de techo más llamativo que mejora la aerodinámica minimizando las turbulencias de aire.

Nuevos colores

Porsche ofrece nuevos colores para las carrocerías y los interiores de todos los modelos. Uno de los superlativos del nuevo Porsche Cayenne son los dos nuevos colores para la carrocería “Carrara White Metallic” (Blanco Carrara Metalizado) y “Palladium Metallic” (Paladium Metalizado) disponibles para todos los modelos. Además, el equipamiento interior de todos los modelos puede pedirse en la combinación cromática bicolor “Negro/Beige Luxor”. Otra de las novedades del interior son los elementos decorativos de madera opcionales “Raíz de Nogal”.

Chasis y sistemas de regulación

Mayor confort y dinámica de conducción

El Porsche Cayenne tiene muchos puntos fuertes –uno de ellos es su chasis. Los ingenieros de desarrollo han ampliado aún más la dualidad entre el confort y la deportividad en el nuevo Cayenne, independientemente de la versión de la que se trate: suspensión por muelles de acero, Porsche Active Suspension Management o suspensión neumática.

El trabajo de los ingenieros se refleja en los detalles. El amplio paquete de medidas adoptadas para los nuevos modelos Cayenne incluye puntos de suspensión optimizados que, junto con una nueva adaptación del chasis, contribuyen decisivamente a un aumento del confort. El comportamiento de respuesta más preciso se alcanza a través de nuevos soportes múltiples en los brazos oscilantes de los ejes delantero y trasero, así como en los portadores de rueda del eje trasero. La guía de rueda es claramente más exacta. El chasis del Cayenne es aún más preciso, deportivo y confortable.

El Porsche Active Suspension Management (PASM) (sistema activo de amortiguadores) del Cayenne se ha adaptado para la interacción con el paquete “Sport Chrono” y sus funciones ampliadas cuando se pulsa el botón “Sport Chrono”. Los tres programas de suspensión PASM se denominan ahora “Comfort”, “Sport” y “Sport Plus”. El Cayenne S E-Hybrid dispone de serie del sistema PASM; el Cayenne Turbo, además, de suspensión neumática.

La suspensión neumática opcional para los demás modelos le proporciona al Cayenne un alto nivel de confort, una excelente dinámica de conducción y una extraordinaria utilidad cotidiana y todoterreno. El regulador de altura, incluido en la suspensión neumática, ofrece un total de seis niveles en función de la situación de conducción. Una de las novedades del Cayenne es el borde de carga rebajable que reduce su altura en hasta 52 mm (con el portón trasero abierto) pulsando un botón situado en el maletero. En este caso, la altura del borde de carga es de aproximadamente 69 cm.

El Cayenne calza nuevas llantas de aluminio multirradiales de 18 a 21 pulgadas. Todas estas llantas enlazan una construcción ligera con un atractivo e individual diseño. El superlativo son las nuevas llantas de 21 pulgadas de diseño 911 Turbo y Cayenne Sport Classic. Además, se introduce una nueva generación de ruedas de verano de 21 pulgadas entre las que se encuentran las nuevas Michelin Latitude Sport 3. Estas ruedas se han diseñado especialmente para un alto rendimiento y un estilo de conducción deportivo. La mezcla de caucho especial y la baja sección transversal ofrecen grandes ventajas especialmente en curvas rápidas. Asimismo, se han optimizado los tres componentes básicos de las ruedas: la mezcla de caucho, el perfil y el armazón del neumático.

Interior y equipamiento

Aún más confortable y seguro

La nueva generación del Cayenne dispone de un equipamiento de serie ampliado que, entre otros detalles, incluye faros bi-xenón para todos los modelos. El Cayenne Turbo equipa de serie faros LED inclusive el Porsche Dynamic Light System (PDLS). Otros de los detalles de serie para todos los modelos son un portón trasero automático, un volante deportivo multifunción con levas de conmutación, listones de acceso de las puertas de acero fino, un sistema de control de la presión de las ruedas y un interfaz de audio.

El diseño del volante deportivo multifunción con levas de conmutación es similar al del 918 Spyder. Otros de los atractivos detalles del interior son los asientos traseros, ahora mucho más confortables, que pueden adquirirse opcionalmente con el mismo sistema de ventilación que equipan las plazas delanteras.

Si lo desea, el cliente puede mejorar aún más el confort a través de la llamada función "Soft-Close" para las puertas. Este mecanismo de cierre integrado en las puertas supone una gran ventaja, por ejemplo, en plazas de aparcamiento estrechas. El parabrisas calefactable opcional, equipado con una finísima lámina calefactable en lugar de los filamentos convencionales, aumenta el confort en los meses más fríos del año. De este modo, pueden utilizarse todos los asistentes de conducción basados en cámaras sin ninguna restricción. La ventaja es que la lámina integrada en el parabrisas reduce, adicionalmente, el nivel de ruido del interior.

La suspensión neumática ofrece una confortable función adicional, ya que posibilita rebajar la altura del borde de carga en 52 mm y con él, la del automóvil, a través de un botón situado en el lateral del maletero cuando el portón trasero está abierto. Además, gracias a este detalle se simplifica el montaje y desmontaje de la cubierta del maletero.

Conectividad y asistentes de conducción

Todos los modelos Cayenne disponen de serie de la posibilidad de conectar una fuente de audio externa. La app Porsche Car Connect se ofrece opcionalmente, por primera vez, para el nuevo Cayenne y de serie para el Cayenne S E-Hybrid. La app "Car Connect" del Smartphone posibilita el acceso fácil y rápido a las numerosas informaciones del automóvil y al control de las diversas funciones.

Porsche ha ampliado la oferta de asistentes de conducción y dotado los asistentes ya disponibles con funciones adicionales. Una de las novedades es el asistente de aparcamiento delante y detrás con Surround View, disponible a finales de 2014, que posibilita la realización de maniobras de aparcamiento confortables y seguras incluso en situaciones complejas e incalculables. Para ello, el automóvil equipa una cámara de visión trasera adicional y tres cámaras más de alta resolución situadas en el frontal y en los retrovisores laterales. Basándose en las imágenes de las cuatro cámaras, el sistema crea una perspectiva virtual a vista de pájaro del automóvil indicándola en la pantalla del Porsche Communication Management (PCM).

Regulador de velocidad con control de distancia inclusive Porsche Active Safe (PAS)

El regulador de velocidad con control de distancia aumenta el confort, sobre todo, durante los trayectos por la autopista. El sistema regula la velocidad hacia el vehículo que circula delante en función de la distancia existente. El margen ajustable es de 30 a 210 km/h. Cuando la distancia hacia el vehículo que circula delante se acorta, el sistema frena el automóvil suavemente y, si es necesario, lo detiene completamente. Si el conductor acciona la palanca de cambios o pisa el acelerador en un margen de tiempo de 3 segundos, el sistema pone en marcha de nuevo el vehículo automáticamente acelerando hasta alcanzar la velocidad preajustada, en función de la situación del tráfico. El Porsche Active Safe (PAS) integrado contribuye a aumentar aún más la seguridad, incluso si el regulador de la velocidad está desconectado. Este sistema emite una señal acústica y visual, al mismo tiempo que frena ligeramente el automóvil para llamar la atención del conductor en caso de que la distancia al vehículo que circula delante fuera demasiado corta. Si el conductor frena, el sistema refuerza esta maniobra de frenado, dentro de los límites del sistema, pudiendo llegar a realizar un frenazo en seco. Otros de los asistentes de conducción son el asistente de cambio de carril y el sistema de advertencia de abandono de carril. El asistente de cambio de carril observa el área lateral trasera del automóvil, así como el ángulo muerto, e informa al conductor cuando reconoce otro vehículo en el carril contiguo emitiendo una señal luminescente en el retrovisor exterior lateral. El sistema de advertencia de abandono de carril reconoce las marcas viales a través de cámaras y avisa al conductor si se produce un abandono del carril involuntario.

El Tempostat (control de velocidad) convencional de serie activa, en primer lugar, los frenos para mantener la velocidad constante, por ejemplo en descensos de montaña, cuando sólo levantar el pie del acelerador no es suficiente. El equipamiento de serie incluye también el sistema de frenado anticolisiones múltiples que frena el automóvil accidentado automáticamente tras la primera colisión con el fin de reducir las consecuencias de una segunda colisión. Además, el sistema frena automáticamente como máximo 0,6 g cuando los sensores del airbag emiten una señal de colisión. El asistente de conducción realiza una maniobra de frenado básicamente hasta reducir la velocidad del automóvil a 10 km/h. Normalmente, esta velocidad residual es suficiente para dirigirse a un lugar seguro tras la frenada de emergencia. El conductor puede controlar el freno anticolisión múltiple en cualquier momento y desactivarlo acelerando. El sistema automático se desconecta también cuando la maniobra de frenado realizada por el conductor es más intensa que la iniciada por el sistema.

Diodos luminosos en el frontal y en la zaga

Los faros LED principales con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus), completamente rediseñados, combinan la técnica luminosa más moderna con funciones inteligentes adicionales. Junto con la iluminación estática y dinámica en curvas que ofrece el sistema PDLS (de serie para el Cayenne Turbo), el sistema PDLS Plus dispone de una función adicional de las luces largas dinámicas que se conectan y desconectan en función del tráfico. El PDLS dispone también de una luz de cruce que reconoce cruces e intersecciones de carreteras a través de los datos de navegación del PCM iluminándolos mediante la activación simultánea de la luz de cruce estática a la derecha y a la izquierda. Además, los faros principales LED son mucho más eficientes y, gracias a su luz similar a la luz diurna y a la mejor percepción de los contrastes, pueden contribuir a prevenir la fatiga del conductor.

Los intermitentes se han integrado ahora en los retrovisores laterales. Debido a esto, se suprimen los intermitentes laterales integrados en los guardabarros delanteros.

Los nuevos faros traseros LED diferencian al nuevo Cayenne claramente de las versiones anteriores, ya que son más planos y concisos. Los conductores de luz le confieren al diseño luminoso más delicadeza y homogeneidad. Además, los faros traseros ofrecen también un diseño luminoso de 4 puntos para las luces de freno que es análogo al diseño luminoso de 4 puntos para la luz diurna de los faros principales. Los faros antiniebla se integran ahora en los reflectores del área inferior de la zaga.

Cayenne S E-Hybrid

Primer híbrido enchufable del segmento

El Cayenne S E-Hybrid es una verdadera sensación mundial, también fuera de la gama de modelos Porsche, ya que es el primer híbrido enchufable del segmento de los SUV Premium. Su batería de alto voltaje puede recargarse tanto a través de una toma de corriente externa, como durante la conducción. Los rasgos distintivos exteriores del Cayenne S E-Hybrid son pinzas portapastillas de color “acidgreen” (verde ácido) y emblemas del mismo color. Las agujas de los instrumentos del salpicadero son también de este llamativo color.

El avance técnico en comparación con el modelo Cayenne S Hybrid anterior es obvio: el nuevo modelo equipa una batería de iones de litio con una capacidad energética de 10,8 kWh (anteriormente: batería de níquel e hidruro metálico de 1,7 kWh) que posibilita una autonomía eléctrica de 18 a 36 kilómetros dependiendo del estilo de conducción y de la topografía del terreno. En muchos casos, esta autonomía cubre en gran parte los desplazamientos diarios sin gasto de carburante ni emisiones de gas. La potencia del motor eléctrico aumenta en más del doble de 34 kW a 70 kW (95 CV). El consumo total es de 3,4 l/100 km en lugar de los 8,2 l/100 km del modelo anterior, lo que se corresponde con una tasas de emisiones de CO₂ de 79 g/km (modelos anteriores: 193 g/km).

El tren propulsor del Cayenne S E-Hybrid es una versión adaptada del acreditado tren propulsor del Panamera S E-Hybrid y, como tal, posibilita la dosificación selectiva de la distribución de la fuerza del motor eléctrico y la conexión del motor de combustión a través del acelerador con un punto de contacto. La potencia total del motor V6 sobrealimentado de 3 litros y del motor eléctrico de 416 CV y el par máximo total de 590 Nm le proporcionan al nuevo modelo unas prestaciones de conducción similares a las de los deportivos: sprint de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos y velocidad máxima de 243 km/h. La velocidad eléctrica máxima es de 125 km/h. El Cayenne S E-Hybrid dispone de la app de serie “Porsche Car Connect”: a través del Smartphone pueden consultarse, por ejemplo, los datos del estado de carga y la eficiencia energética o controlar el climatizador auxiliar opcional que enfriá o calienta el interior del automóvil para ir templándolo cuando está apagado y conectado a la red eléctrica. De este modo no se gasta energía durante el trayecto aumentando así la autonomía eléctrica.

Detalles para un concepto híbrido enchufable perfecto

La batería de iones de litio dispone de la misma carcasa que la del Panamera S E-Hybrid y, del mismo modo, se ha ubicado también en el suelo del maletero. Sin embargo, la batería del Cayenne S E-Hybrid dispone de celdas con una capacidad mayor de 28 Ah en lugar de los 24,5 Ah del Panamera.

El automóvil equipa de serie un cargador de 3,6 kW. Opcionalmente puede adquirirse un cargador integrado con una potencia de 7,2 kW que carga la batería del Cayenne S E-Hybrid dos veces más rápido que el cargador de serie (suponiendo que se haya enchufado a una toma de corriente adecuada). En Alemania, por ejemplo, la batería tarda en cargarse menos de una hora y media en lugar de las tres horas convencionales.

Un detalle especial es el depósito de combustible a presión del Cayenne S E-Hybrid. Una ligera sobrepresión de 0,3 bar impide que los gases que emite el combustible salgan al exterior mejorando así la tasa de emisiones. Durante el repostaje, se libera la presión del depósito mediante el botón de desbloqueo de la tapa del depósito y se neutraliza el gas combustible a través de un filtro de carbón activo. Naturalmente, el Cayenne S E-Hybrid cumple la norma de emisiones de gas europea Euro 6.

Alta competencia híbrida de Porsche

Porsche es el fabricante líder de híbridos Premium. El Panamera S E-Hybrid estableció referentes como primer vehículo enchufable de la gama de lujo en su lanzamiento al mercado en junio de 2013. El Cayenne S E-Hybrid transfiere ahora esta innovadora técnica al segmento de los SUV Premium. El 918 Spyder demostró impresionantemente durante su recorrido récord en el Nürburgring en septiembre de 2013 que, incluso los superdeportivos alcanzan nuevas dimensiones de rendimiento a través de la técnica híbrida aventajando claramente a los motores convencionales en cuanto a dinámica de conducción y eficiencia se refiere.

Por esta razón, el 919 Hybrid desempeñará un papel pionero como vehículo de alta tecnología participando en el Campeonato del Mundo de Enduro WEC como bólido de la clase LMP1 de Porsche. Este automóvil es un laboratorio de investigación sobre ruedas que sirve para desarrollar la técnica híbrida con el objetivo de obtener la máxima dinámica y eficiencia.

Su sistema de propulsión combina un motor de gasolina sobrealimentado V4, de tracción trasera, con dos sistemas de recuperación de la energía. Adicionalmente a la recuperación de la energía de frenado, el generador, accionado a través del flujo de gases de escape, genera energía eléctrica adicional que se acumula en la batería de iones de litio refrigerada por agua y se transfiere al motor eléctrico durante la aceleración. El motor eléctrico propulsa las ruedas delanteras a través de un diferencial. Gracias a esto, el 919 Hybrid dispone, temporalmente, de tracción total. La adaptación de todos los componentes de propulsión con el objetivo de conducir en el circuito de carreras de forma absolutamente previsible cada segundo y con la máxima precisión y velocidad de conducción es una tarea extremadamente compleja. Independientemente de los resultados que se obtengan en las carreras, Porsche aprovecha los conocimientos y la experiencia recogida con el 919 en cada kilómetro del circuito contribuyendo así a que las futuras generaciones de deportivos Porsche puedan aventajar a la competencia.

El primer vehículo híbrido del mundo también era un Porsche. El Lohner Porsche del año 1899, construido por Ferdinand Porsche, combinaba una batería eléctrica con un motor de combustión.

Datos técnicos del Porsche Cayenne Diesel*

Carrocería:	Carrocería de construcción ligera autoportante completamente de acero y galvanizado integral; airbag del conductor y del acompañante de dos etapas; airbags laterales para el conductor y el acompañante; airbags de cortina sobre el bastidor del techo y las ventanas laterales desde el pilar A al pilar C; cinco plazas.
Aerodinámica:	Coeficiente aerodinámico de resistencia c_w : 0,36
	Cara frontal A: 2,81 m ²
	$c_w \times A$: 1,012
Motor:	Motor V de seis cilindros; ángulo del cilindro de 90 grados; cárter del cigüeñal y culatas de aluminio; cuatro árboles de levas superiores; cuatro válvulas por cilindro; compensación hidráulica del juego de la válvula; inyección directa de diésel Common-Rail (2.000 bar) a través de inyectores piezo-eléctricos; turbocargador con geometría de turbinas variable (VTG); dos intercooler; recirculación de gases de escape con enfriador; dispositivo de admisión con válvula de turbulencia controlada por campo característico; engrase a presión en circuito cerrado de dos fases con cárter húmedo; cantidad de aceite del motor 9,3 litros; sistema de depuración de gases de escape con catalizador de oxidación, sistema SCR y filtro de partículas diésel; gestión térmica de los circuitos de refrigeración del motor y del engranaje; función Auto-Start-Stop Plus ampliada.
Calibre	83,0 mm
Carrera	91,4 mm
Cilindrada	2.967 cm ³
Compresión	16,8:1
Potencia	262 CV (193 kW) a 4.000 rpm
Par máximo	580 Nm de 1.750 a 2.500 rpm
Potencia unitaria (por litro)	88,4 CV/l (65,0 kW/l)
Número de revoluciones máximo	5.300 rpm
Clase de carburante	diésel

Instalación eléctrica: 12 voltios; generador de corriente trifásica 3.100 W; batería 92 Ah/520 A; recuperación de la red de abordo.

Transmisión: Motor y cambio atornillados formando una unidad; Porsche Traction Management (PTM); tracción total permanente con diferencial central autoblocante; distribución básica del par (eje delantero/trasero) 42/58; Tiptronic S de ocho velocidades.

Relaciones de transmisión:

1 ^a velocidad	4,97
2 ^a velocidad	2,84
3 ^a velocidad	1,86
4 ^a velocidad	1,44
5 ^a velocidad	1,21
6 ^a velocidad	1,00
7 ^a velocidad	0,83
8 ^a velocidad	0,69
Marcha atrás R	4,07
Relación del eje	3,27
Diámetro del embrague	272 mm

Chasis: Eje delantero: brazo oscilante transversal doble de aluminio; tubo portarruedas con resortes de acero y amortiguadores interiores de gas hidráulicos de dos tubos.

Eje trasero: eje de articulación múltiple con brazo oscilante transversal inferior, dos brazos individuales en el área superior y barra de acoplamiento; tubo portarruedas con resortes de acero y amortiguadores interiores de gas hidráulicos de dos tubos.

Frenos:

Sistema de frenos de dos circuitos con distribución por ejes.

Delante: pinzas de freno monobloque de aluminio con seis émbolos; discos de freno con ventilación interna de 350 mm de diámetro y un grosor de 34 mm.

Detrás: pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos; discos de freno con ventilación interna de 330 mm de diámetro y un grosor de 28 mm.

Porsche Stability Management (PSM); servofreno de vacío; asistente de freno; freno anticolisiones múltiples; freno de estacionamiento eléctrico.

Llantas y neumáticos: Delante/detrás 8,0 J x 18 con 255/55 R 18

Pesos:

Peso en vacío DIN	2.110 kg
Peso total permitido	2.870 kg
Carga remolcada máx.	3.500 kg
Carga vertical máx.	140 kg
Carga del techo máx.	100 kg

Medidas:

Longitud	4.855 mm
Ancho	1.939 mm

Ancho con retrovisores exteriores	2.165 mm
-----------------------------------	----------

Altura	1.705 mm
--------	----------

Batalla	2.895 mm
---------	----------

Anchos de vía	Delante 1.655 mm
	Detrás 1.669 mm

Volumen del maletero	618–1.728 l
Capacidad del depósito	85 l

Prestaciones:	Velocidad máxima	221 km/h 137 mph
Aceleración:		
0–100 km/h		7,3 s
	con paquete Sport Chrono	7,2 s
0–60 mph		6,9 s
	con paquete Sport Chrono	6,8 s
0–160 km/h		19,5 s
0–400 m (1/4 milla)		15,4 s
0–1.000 m		28,5 s
Consumo (NCCE):	Total	6,8–6,6 l/100 km
	Ciudad	7,8–7,6 l/100 km
	Interurbano	6,2–6,0 l/100 km
Emisiones de CO₂:	Total	179–173 g/km
Norma de emisiones:		Euro 6

Datos técnicos del Porsche Cayenne S Diesel*

Carrocería:	Carrocería de construcción ligera autoportante completamente de acero y galvanizado integral; airbag del conductor y del acompañante de dos etapas; airbags laterales para el conductor y el acompañante; airbags de cortina sobre el bastidor del techo y las ventanas laterales desde el pilar A al pilar C; cinco plazas.	
Aerodinámica:	Coeficiente aerodinámico de resistencia c_w : 0,36 Cara frontal A: 2,81 m ² $c_w \times A$: 1,012	
Motor:	Motor V de ocho cilindros; ángulo del cilindro de 90 grados; bloque del motor de fundición gris; cuatro árboles de levas superiores, cuatro válvulas por cilindro; compensación hidráulica del juego de la válvula; inyección directa de diésel Common-Rail (2.000 bar) a través de inyectores piezo-eléctricos; dos turbocargadores con geometría de turbinas variable (VTG); dos intercooler; recirculación de gases de escape con enfriador; un dispositivo de admisión por cada banco de cilindros con válvula de turbulencia controlada por campo característico; engrase a presión en circuito cerrado de dos fases con cárter húmedo; cantidad de aceite del motor 10,2 litros; sistema de depuración de gases de escape con catalizador de oxidación y filtro de partículas diésel; gestión térmica de los circuitos de refrigeración del motor y del engranaje; función Auto-Start-Stop Plus ampliada.	
Calibre	83,0 mm	
Carrera	95,5 mm	
Cilindrada	4.134 cm ³	
Compresión	16,4:1	
Potencia	385 CV (283 kW) a 3.750 rpm	
Par máximo	850 Nm de 2.000 a 2.750 rpm	
Potencia unitaria (por litro)	93,1 CV/l (68,5 kW/l)	
Número de revoluciones máximo	4.600 rpm	
Clase de carburante	diésel	

Instalación eléctrica: 12 voltios; generador de corriente trifásica 2.600 W; batería 105 Ah/580 A; recuperación de la red de abordo.

Transmisión: Motor y cambio atornillados formando una unidad; Porsche Traction Management (PTM); tracción total activa con embrague de discos múltiples de gestión electrónica y regulado por campos característicos; eje trasero con transmisión permanente; distribución de la fuerza variable en el eje delantero; Tiptronic S de ocho velocidades.

Relaciones de transmisión:

1 ^a velocidad	4,92
2 ^a velocidad	2,81
3 ^a velocidad	1,84
4 ^a velocidad	1,43
5 ^a velocidad	1,21
6 ^a velocidad	1,00
7 ^a velocidad	0,83
8 ^a velocidad	0,69
Marcha atrás R	4,02
Relación del eje del.	2,58
Relación del eje tras.	2,92
Diámetro del embrague	272 mm

Chasis: Eje delantero: brazo oscilante transversal doble de aluminio; tubo portarruedas con resortes de acero y amortiguadores interiores de gas hidráulicos de dos tubos.

Eje trasero: eje de articulación múltiple con brazo oscilante transversal inferior, dos brazos individuales en el área superior y barra de acoplamiento; tubo portarruedas con resortes de acero y amortiguadores interiores de gas hidráulicos de dos tubos.

Frenos:

Sistema de frenos de dos circuitos con distribución por ejes.

Delante: pinzas de freno monobloque de aluminio con seis émbolos; discos de freno con ventilación interna de 360 mm de diámetro y un grosor de 36 mm.

Detrás: pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos; discos de freno con ventilación interna de 330 mm de diámetro y un grosor de 28 mm.

Porsche Stability Management (PSM); servofreno de vacío; asistente de freno; freno anticolisiones múltiples; freno de estacionamiento eléctrico.

Llantas y neumáticos: Delante/detrás 8,0 J x 18 con 255/55 R 18

Pesos:

Peso en vacío DIN	2.215 kg
Peso total permitido	2.955 kg
Carga remolcada máx.	3.500 kg
Carga vertical máx.	140 kg
Carga del techo máx.	100 kg

Medidas:

Longitud	4.855 mm
Ancho	1.939 mm
Ancho con retrovisores exteriores	2.165 mm
Altura	1.705 mm
Batalla	2.895 mm

Anchos de vía	Delante	1.655 mm
	Detrás	1.669 mm

Volumen del maletero	670–1.780 l
Capacidad del depósito	85 l

Prestaciones:	Velocidad máxima	252 km/h 157 mph
Aceleración:		
0–100 km/h		5,4 s
	con paquete Sport Chrono	5,3 s
0–60 mph		5,1 s
	con paquete Sport Chrono	5,0 s
0–160 km/h		12,9 s
0–400 m (1/4 milla)		13,7 s
0–1.000 m		25,2 s
Consumo (NCCE):	Total	8,0 l/100 km
	Ciudad	10,0 l/100 km
	Interurbano	7,0 l/100 km
Emisiones de CO₂:	Total	209 g/km
Norma de emisiones:		Euro 5

Datos técnicos del Porsche Cayenne S*

Carrocería:	Carrocería de construcción ligera autoportante completamente de acero y galvanizado integral; airbag del conductor y del acompañante de dos etapas; airbags laterales para el conductor y el acompañante; airbags de cortina sobre el bastidor del techo y las ventanas laterales desde el pilar A al pilar C; cinco plazas.	
Aerodinámica:	Coeficiente aerodinámico de resistencia c_w : 0,36 Cara frontal A: 2,81 m ² $c_w \times A$: 1,012	
Motor:	Motor V de seis cilindros; ángulo del cilindro de 90°; cárter del cigüeñal y culatas de aluminio; cuatro árboles de levas superiores; cuatro válvulas por cilindro; ajuste continuo con regulación de tiempo de apertura y alzada de las válvulas y conmutación de la carrera de la válvula (VarioCam Plus); compensación hidráulica del juego de la válvula; sobrealimentación por tubo oscilante y variación de la longitud de los tubos del colector de admisión de dos etapas; sobrealimentación biturbo; inyección directa de gasolina; lubricación por cárter seco integrada; un catalizador de tres vías con dos sondas Lambda por línea de cilindros; aceite del motor: 10,0 litros; encendido electrónico con distribuidor de encendido fijo (seis bobinas de encendido individuales); gestión térmica de los circuitos de refrigeración del motor y del engranaje; función Auto-Start-Stop Plus ampliada.	
Calibre	96,0 mm	
Carrera	83,0 mm	
Cilindrada	3.604 cm ³	
Compresión	10,5:1	
Potencia	420 CV (309 kW) a 6.000 rpm	
Par máximo	550 Nm de 1.350 a 4.500 rpm	
Potencia unitaria (por litro)	116,6 CV/l (85,7 kW/l)	
Número de revoluciones máximo	6.700 rpm	
Clase de carburante	Super Plus	

Instalación eléctrica: 12 voltios; generador de corriente trifásica 3.080 W; batería 92 Ah/520 A; recuperación de la red de abordo.

Transmisión: Motor y cambio atornillados formando una unidad; Porsche Traction Management (PTM); tracción total activa con embrague de discos múltiples de gestión electrónica y regulado por campos característicos; eje trasero con transmisión permanente; distribución de la fuerza variable en el eje delantero; Tiptronic S de ocho velocidades

Relaciones de transmisión:

1 ^a velocidad	4,97
2 ^a velocidad	2,84
3 ^a velocidad	1,86
4 ^a velocidad	1,44
5 ^a velocidad	1,21
6 ^a velocidad	1,00
7 ^a velocidad	0,83
8 ^a velocidad	0,69
Marcha atrás R	4,07
Relación del eje del.	2,73
Relación del eje tras.	3,09
Diámetro del embrague	272 mm

Chasis: Eje delantero: brazo oscilante transversal doble de aluminio; tubo portarruedas con resortes de acero y amortiguadores interiores de gas hidráulicos de dos tubos.

Eje trasero: eje de articulación múltiple con brazo oscilante transversal inferior, dos brazos individuales en el área superior y barra de acoplamiento; tubo portarruedas con resortes de acero y amortiguadores interiores de gas hidráulicos de dos tubos.

Frenos:

Sistema de frenos de dos circuitos con distribución por ejes.

Delante: pinzas de freno monobloque de aluminio con seis émbolos; discos de freno con ventilación interna de 360 mm de diámetro y un grosor de 36 mm.

Detrás: pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos; discos de freno con ventilación interna de 330 mm de diámetro y un grosor de 28 mm.

Porsche Stability Management (PSM); servofreno de vacío; asistente de freno; freno anticolisiones múltiples; freno de estacionamiento eléctrico.

Llantas y neumáticos: Delante/detrás 8,0 J x 18 con 255/55 R 18

Pesos:

Peso en vacío DIN	2.085 kg
Peso total permitido	2.860 kg
Carga remolcada máx.	3.500 kg
Carga vertical máx.	140 kg
Carga del techo máx.	100 kg

Medidas:

Longitud	4.855 mm
Ancho	1.939 mm
Ancho con retrovisores exteriores	2.165 mm
Altura	1.705 mm
Batalla	2.895 mm

Anchos de vía	Delante	1.655 mm
	Detrás	1.669 mm

Volumen del maletero	670–1.780 l
Capacidad del depósito	85 l

Prestaciones:	Velocidad máxima	259 km/h 161 mph
Aceleración:		
0–100 km/h		5,5 s
	con paquete Sport Chrono	5,4 s
0–60 mph		5,2 s
	con paquete Sport Chrono	5,1 s
0–160 km/h		13,0 s
0–400 m (1/4 milla)		13,9 s
0–1.000 m		25,1 s
Consumo (NCCE):	Total	9,8–9,5 l/100 km
	Ciudad	13,0–12,4 l/100 km
	Interurbano	8,0–7,8 l/100 km
Emisiones de CO₂:	Total	229–223 g/km
Norma de emisiones:		Euro 6

Datos técnicos del Porsche Cayenne Turbo*

Carrocería:	Carrocería de construcción ligera autoportante completamente de acero y galvanizado integral; airbag del conductor y del acompañante de dos etapas; airbags laterales para el conductor y el acompañante; airbags de cortina sobre el bastidor del techo y las ventanas laterales desde el pilar A al pilar C; cinco plazas.
Aerodinámica:	Coeficiente aerodinámico de resistencia c_w : 0,36
	Cara frontal A: 2,80 m ²
	$c_w \times A$: 1,008
Motor:	Motor V de ocho cilindros; ángulo del cilindro de 90°; cárter del cigüeñal y culatas de aluminio; cuatro árboles de levas superiores; cuatro válvulas por cilindro; ajuste continuo con regulación de tiempo de apertura de las válvulas y conmutación de la carrera de la válvula (VarioCam Plus); compensación hidráulica del juego de la válvula; sobrealimentación biturbo; inyección directa de gasolina; lubricación por cárter seco integrada; un catalizador de tres vías con dos sondas Lambda por línea de cilindros; aceite del motor: 11,55 litros; encendido electrónico con distribuidor de encendido fijo (ocho bobinas de encendido individuales); gestión térmica de los circuitos de refrigeración del motor y del engranaje; función Auto-Start-Stop Plus ampliada.
Calibre	96,0 mm
Carrera	83,0 mm
Cilindrada	4.806 cm ³
Compresión	10,5:1
Potencia	520 CV (382 kW) a 6.000 rpm
Par máximo	750 Nm de 2.250 a 4.000 rpm
Potencia unitaria (por litro)	108,1 CV/l (79,5 kW/l)
Número de revoluciones	6.700 rpm
máximo	
Clase de carburante	Super Plus

*Los datos técnicos pueden variar en algunos países

Instalación eléctrica: 12 voltios; generador de corriente trifásica 2.400 W; batería 92 Ah/520 A; recuperación de la red de abordo.

Transmisión: Motor y cambio atornillados formando una unidad; Porsche Traction Management (PTM); tracción total activa con embrague de discos múltiples de gestión electrónica y regulado por campos característicos; eje trasero con transmisión permanente; distribución de la fuerza variable en el eje delantero; Tiptronic S de ocho velocidades

Relaciones de transmisión:

1 ^a velocidad	4,92
2 ^a velocidad	2,81
3 ^a velocidad	1,84
4 ^a velocidad	1,43
5 ^a velocidad	1,21
6 ^a velocidad	1,00
7 ^a velocidad	0,83
8 ^a velocidad	0,69
Marcha atrás R	4,03
Relación del eje del.	2,58
Relación del eje tras.	2,92
Diámetro del embrague	272 mm

Chasis: Suspensión neumática adaptable con regulación del nivel, ajuste de la altura y adaptación continua de los amortiguadores con tres campos característicos (PASM).

Eje delantero: brazo oscilante transversal doble de aluminio; tubo portarruedas con resortes neumáticos y amortiguadores interiores de gas hidráulicos de dos tubos.

Eje trasero: eje de articulación múltiple con brazo oscilante transversal inferior, dos brazos individuales en el área superior y barra de acoplamiento; tubo portarruedas con resortes neumáticos y amortiguadores interiores de gas hidráulicos de dos tubos.

Frenos:

Sistema de frenos de dos circuitos con distribución por ejes.

Delante: pinzas de freno monobloque de aluminio con seis émbolos; discos de freno con ventilación interna de 390 mm de diámetro y un grosor de 38 mm.

Detrás: pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos; discos de freno con ventilación interna de 358 mm de diámetro y un grosor de 28 mm.

Porsche Stability Management (PSM); servofreno de vacío; asistente de freno; freno anticolisiones múltiples; freno de estacionamiento eléctrico.

Llantas y neumáticos: Delante/detrás 8,5 J x 19 con 265/50 R 19

Pesos:

Peso en vacío DIN	2.185 kg
Peso total permitido	2.895 kg
Carga remolcada máx.	3.500 kg
Carga vertical máx.	140 kg
Carga del techo máx.	100 kg

Medidas:

Longitud	4.855 mm
Ancho	1.939 mm

Ancho con retrovisores exteriores	2.165 mm
-----------------------------------	----------

Altura	1.702 mm
--------	----------

Batalla	2.895 mm
---------	----------

Anchos de vía	Delante 1.643 mm
	Detrás 1.657 mm

Volumen del maletero	670–1.780 l
Capacidad del depósito	100 l

Prestaciones:	Velocidad máxima	279 km/h 173 mph
Aceleración:		
0–100 km/h		4,5 s
	con paquete Sport Chrono	4,4 s
0–60 mph		4,2 s
	con paquete Sport Chrono	4,1 s
0–160 km/h		10,3 s
0–400 m (1/4 milla)		12,9 s
0–1.000 m		23,4 s
Consumo (NCCE):	Total	11,5–11,2 l/100 km
	Ciudad	15,9–15,5 l/100 km
	Interurbano	8,9–8,7 l/100 km
Emisiones de CO₂:	Total	267–261 g/km
Norma de emisiones:		Euro 6

Datos técnicos del Porsche Cayenne S E-Hybrid*

Carrocería:	Carrocería de construcción ligera autoportante completamente de acero y galvanizado integral; airbag del conductor y del acompañante de dos etapas; airbags laterales para el conductor y el acompañante; airbags de cortina sobre el bastidor del techo y las ventanas laterales desde el pilar A al pilar C; cinco plazas.	
Aerodinámica:	Coeficiente aerodinámico de resistencia c_w : 0,36 Cara frontal A: 2,81 m ² $c_w \times A$: 1,012	
Sistema de propulsión:	Híbrido paralelo enchufable, motor de combustión y módulo híbrido con motor eléctrico y acoplamiento de desconexión. Potencia total 416 CV (306 kW) a 5.500 rpm Par máximo 590 Nm de 1.250 a 4.000 rpm	
Motor de combustión:	Motor V de ocho cilindros; ángulo del cilindro de 90 grados; cárter del cigüeñal y culatas de aluminio; cuatro árboles de levas superiores, cuatro válvulas por cilindro; tiempos de control variables del lado de admisión; compensación hidráulica del juego de la válvula; sobrealimentación biturbo; inyección directa de gasolina; un catalizador de tres vías con dos sondas Lambda por línea de cilindros; aceite del motor 8,1 litros; encendido electrónico con distribuidor de encendido fijo (seis bobinas de encendido); sistema de gestión térmica; función Auto-Start-Stop Plus. Calibre 84,5 mm Carrera 89,0 mm Cilindrada 2.995 cm ³ Compresión 10,5:1 Potencia 333 CV (245 kW) de 5.500 a 6.500 rpm Par máximo 440 Nm de 3.000 a 5.250 rpm Potencia unitaria (por litro) 111,2 CV/l (81,8 kW/l) Número de revoluciones 6.500 rpm máximo Clase de carburante Super	

Motor eléctrico:	Motor de imanes permanentes	
Potencia	95 CV (70 kW) de	
del motor eléctrico	2.200 a 2.600 rpm	
Par máximo	310 Nm de 0 a 1.700 rpm	
Instalación eléctrica:	Instalación de alto voltaje/batería de tracción 382 voltios; batería de iones de litio; 10,8 kWh; sistema Plug-in (enchufable): carga a través de la red mediante el cargador Porsche Universal (AC) de serie y el cargador de a bordo (3,6 kW / opcional 7,2 kW). Red de a bordo de 12 voltios; capacidad de la batería 75 Ah.	
Transmisión:	Motor y cambio atornillados formando una unidad; Porsche Traction Management (PTM); tracción total permanente con diferencial central autoblocante; distribución básica del par (eje delantero/trasero) 42/58; Tiptronic S de ocho velocidades.	
Relaciones de transmisión:		
1 ^a velocidad	4,92	
2 ^a velocidad	2,81	
3 ^a velocidad	1,84	
4 ^a velocidad	1,43	
5 ^a velocidad	1,21	
6 ^a velocidad	1,00	
7 ^a velocidad	0,83	
8 ^a velocidad	0,69	
Marcha atrás R	4,02	
Relación del eje	3,27	
Diámetro del embrague	241 mm	
Chasis:	Eje delantero: brazo oscilante transversal doble de aluminio; tubo portarruedas con resortes de acero y amortiguadores interiores de gas hidráulicos de dos tubos.	

Eje trasero: eje de articulación múltiple con brazo oscilante transversal inferior, dos brazos individuales en el área superior y barra de acoplamiento; tubo portarruedas con resortes de acero y amortiguadores interiores de gas hidráulicos de dos tubos.

Frenos:

Sistema de freno apto para la recuperación de la energía de frenado; sistema de frenos de dos circuitos con distribución por ejes.

Delante: pinzas de freno monobloque de aluminio con seis émbolos; discos de freno con ventilación interna de 360 mm de diámetro y un grosor de 36 mm.

Detrás: pinzas de freno monobloque de aluminio con cuatro émbolos; discos de freno con ventilación interna de 330 mm de diámetro y un grosor de 28 mm.

Porsche Stability Management (PSM); servofreno de vacío; asistente de freno; freno anticolisiones múltiples; freno de estacionamiento eléctrico.

Llantas y neumáticos: Delante/detrás 8,0 J x 18 con 255/55 R 18

Pesos:

Peso en vacío DIN	2.350 kg
Peso total permitido	3.050 kg
Carga remolcada máx.	3.500 kg
Carga vertical máx.	140 kg
Carga del techo máx.	100 kg

Medidas:

Longitud	4.855 mm
Ancho	1.939 mm
Ancho con retrovisores exteriores	2.165 mm
Altura	1.705 mm
Batalla	2.895 mm

	Anchos de vía	Delante	1.655 mm
		Detrás	1.669 mm
	Volumen del maletero		580–1.690 l
	Capacidad del depósito		80 l
Prestaciones:	Velocidad máxima		243 km/h 151 mph
	Velocidad eléctrica máxima		125 km/h 78 mph
	Aceleración:		
	0–100 km/h		5,9 s
	0–60 mph		5,4 s
	0–160 km/h		13,7 s
	0–400 m (1/4 milla)		14,2 s
	0–1.000 m		25,7 s
Consumo: (ECE R 101)	Consumo total		3,4 l/100 km
	Consumo eléctrico total		20,8 kWh/100 km
	Emisiones de CO ₂ total		79 g/km
Autonomía eléctrica:			aprox. 18–36 km
Norma de emisiones:			Euro 6