

10 años del Porsche Panamera: limusina deportiva de lujo pionera en hibridación

25/04/2019 Hace diez años Porsche se introdujo en un nuevo segmento de mercado. Con el Panamera, el fabricante de autos deportivos lanzó su primer Gran Turismo en abril de 2009.

Este modelo combina, como ningún otro vehículo de su categoría, las prestaciones que uno espera de un deportivo con el lujo y la versatilidad de una limusina de gran tamaño. Porsche había planificado inicialmente producir 20.000 unidades al año, pero el Panamera sobrepasó con creces todas las expectativas y en su primera década ya han sido entregadas 235.000 unidades a clientes de todo el mundo.

“Como plataforma tecnológica para innovaciones que después han sido trasladadas a otros modelos, el Panamera ha jugado un papel importante en dar forma a los últimos 10 años de la historia de la marca”, dijo Michael Steiner, Vicepresidente de esta línea de producto en aquellos años iniciales y hoy miembro del Consejo Directivo de Porsche AG responsable de Investigación y Desarrollo. “Con sus variantes

híbridas de altas prestaciones, ahora es, por encima de todo, un pionero de la electromovilidad en Porsche". La segunda generación, la actual, es fabricada en su totalidad en la planta de Leipzig (Alemania) y cuenta con tres versiones de carrocería diferentes.

Primer prototipo Porsche de cuatro plazas basado en el 356

La idea de un Porsche para cuatro ha rondado la cabeza de los ingenieros durante los más de 70 años de historia de la compañía. En la década de los 50, desarrollaron un confortable cuatro plazas basado en el 356. El Tipo 530 tenía una distancia entre ejes más amplia, grandes puertas y un techo elevado en la parte trasera. Más tarde hubo otras propuestas, incluyendo un prototipo de cuatro puertas realizado sobre el 911 y, en la década de los 80, variantes alargadas del 928. Ferry Porsche utilizó uno de ellos como su auto personal. En 1988, Porsche hizo un nuevo intento con el Tipo 989: este coupé de cuatro puertas ofrecía espacio para dos asientos completos en las plazas posteriores. Estaba propulsado por un motor V8 colocado en la parte delantera.

Algunos elementos de diseño del 989 fueron incorporados luego al 911 de la generación 993. Sin embargo, como todos los conceptos similares anteriores a éste, el 989 no pasó de prototipo. Por razones económicas, el desarrollo se paró a principios de 1992.

Mirage, Meteor y Phantom: luz verde para el Panamera

A principios del nuevo milenio, Porsche realizó estudios de mercado, analizó la competencia y decidió desarrollar una limusina de cuatro puertas con dos volúmenes. Entrar en el segmento del lujo fue en gran medida un deseo del entonces Presidente del Consejo Directivo, Wendelin Wiedeking. En el pliego de condiciones fueron incluidas cualidades dinámicas excelentes, espacio generoso y aspecto típico Porsche. El Vicepresidente de Diseño de Porsche, Michael Mauer, añade: "Queríamos construir un deportivo de cuatro plazas con una línea de techo dinámica y un gran portón posterior". Durante el proceso de diseño surgieron tres prototipos conceptuales, el Mirage, el Meteor y el Phantom. Con el que más cosas en común tuvo el modelo que más tarde llegó a la producción fue el Mirage, de aspecto más musculoso. Al final, fueron utilizados elementos de las tres variantes y fue elegido un nombre, Panamera, inspirado en la legendaria 'Carrera Panamericana' de México.

Arranque en Shanghái: estreno mundial en un ascensor

La primera aparición oficial del Panamera, el 19 de abril de 2009, fue espectacular: Porsche invitó a periodistas de todo el mundo a una conferencia de prensa en el piso 94 del World Financial Center de Shanghái. El Panamera fue colocado en posición vertical en un ascensor con un carro diseñado específicamente para tal finalidad. En la operación trabajaron 60 personas durante varias horas. El ascensor solo necesitó un minuto para subir 400 metros de altura.

El primer Panamera, conocido internamente como G1, estableció nuevos estándares en su categoría gracias a su amplio abanico de posibilidades entre el confort y la deportividad. Y contó con numerosas innovaciones en su equipamiento, entre ellas y por primera vez para un auto de este tipo, el sistema de parada y arranque. El Panamera Turbo, el más evolucionado de la gama, también disponía de suspensión neumática con un volumen de aire adicional seleccionable, así como de un spoiler trasero extensible regulable en varios ángulos. Además, el Gran Turismo marcó el camino para otros Porsche con su nueva pantalla y concepto de manejo.

La gama, que creció de forma rápida y sostenible, contaba con motores diésel, de gasolina e híbridos que cubrían el abanico entre los 250 y los 550 caballos de potencia. Los clientes podían elegir, además, entre tracción trasera e integral. Al principio, los motores V6 y V8 atmosféricos estuvieron disponibles con una transmisión manual de seis velocidades, pero la mayoría de los clientes optaba por la caja de cambios de doble embrague PDK y siete marchas. Los propulsores diésel e híbridos contaban con una transmisión automática de ocho relaciones.

La versión Executive, con una distancia entre ejes más amplia y pensada principalmente para el mercado chino, apareció coincidiendo con la primera actualización del modelo, en 2013. Con ella, los motores también alcanzaron más potencia, hasta llegar a los 570 caballos. El Panamera ha tenido una gran importancia para Porsche, pues situó a la marca en un nuevo segmento de mercado y contribuyó a anclarla con firmeza en un país con un crecimiento muy fuerte, China.

Segunda generación del modelo a partir de 2016: todo nuevo

El desarrollo de la segunda generación del Panamera (G2) supuso una mayor diversidad de versiones. Al Gran Turismo con carrocería estándar y de batalla larga se le unió una tercera variante hecha sobre la misma plataforma, el Sport Turismo. Desde 2017, su diseño vanguardista y su concepto novedoso de carrocería aportan mayor versatilidad a la categoría de los vehículos de lujo. El Concept Sport Turismo fue presentado al público por primera vez en el Salón del Automóvil de París de 2012. El aclamado prototipo fue el precursor de la segunda generación del Panamera, que celebró su estreno mundial el 28 de junio de 2016.

El G2 es aún más deportivo y elegante, pero con la misma amplitud de espacio. La línea del techo inicia antes su caída, la parte trasera tiene una ligera curvatura inversa y los pilotos horizontales enfatizan la identidad de la marca. La carrocería deportiva encierra de nuevo un gran número de innovaciones, entre ellas una nueva pantalla digital, así como el concepto de manejo. Gracias a los sistemas de chasis, entre ellos la suspensión neumática de tres cámaras, el eje trasero direccional y el sistema electromecánico de estabilización del balanceo PDCC Sport, el Panamera se encuentra en su salsa tanto en las calles como en los circuitos. Esto se evidencia con el tiempo de 7:38 minutos logrado en el mítico Circuito Norte de la pista de Nürburgring, que fue conseguido por el piloto oficial de Porsche, Lars Kern, al volante de un Panamera Turbo de serie. La gama de motores fue optimizada al mismo tiempo que aumentó la potencia. Además, fueron introducidos nuevos propulsores y la transmisión PDK pasó a

tener ocho velocidades. Los valores de potencia oscilan entre los 330 y los 680 caballos de la versión híbrida enchufable, que hoy está en lo alto de la gama.

Modelos híbridos con la estrategia de sobrepropulsión de un superauto

En 2011 Porsche comenzó a preparar el escenario de la electromovilidad con el Panamera. Como primer modelo con un sistema híbrido paralelo de la categoría de lujo, el Panamera S Hybrid es el Porsche más económico en la actualidad, a pesar de sus 380 caballos de potencia. Dos años más tarde, el Panamera S E-Hybrid marcó, una vez más, el camino en su segmento al ser el primer híbrido enchufable del mundo, con 416 caballos de potencia y una autonomía en modo eléctrico de 36 kilómetros. En la segunda generación del Panamera, Porsche incorporó el rendimiento eléctrico en todas las variantes del modelo: la estrategia de sobrepropulsión adaptada del 918 Spyder permitió unas prestaciones típicas de un deportivo, pero combinadas con una alta eficiencia, tanto en el Panamera 4 E-Hybrid de 462 caballos como en el Panamera Turbo S E-Hybrid, que alcanza 680 caballos de potencia total.

“Con la segunda generación, hemos logrado llevar la estrategia híbrida orientada a las prestaciones del 918 Spyder al segmento del lujo”, dijo Gernot Döllner, Vicepresidente de la línea de producto Panamera entre el 2011 y el 2018, y hoy responsable de desarrollo de producto en Porsche. Esta estrategia fue bien recibida por los clientes porque, en 2018, el 67 por ciento de todos los Panamera entregados en Europa llevaban propulsión híbrida.

MEDIA ENQUIRIES

Elizabeth Solís

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

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2019/vehiculos/es-porsche-10-years-panamera-gran-turismo-anniversary-9011.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/0744020e-ad37-4772-9767-f71539370151.zip

External Links
https://newstv.porsche.com/en/article/70593.html
https://newstv.porsche.com/en/article/70592.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart