Diez años del Porsche Panamera: berlina deportiva de lujo pionera en hibridación

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

25/04/2019 Hace diez años, Porsche entró en un nuevo segmento del mercado. Con el Panamera, el fabricante de deportivos presentó su primer Gran Turismo, en abril de 2009.

Este modelo combina, como ningún otro coche de su categoría, las prestaciones que uno espera de un deportivo con el lujo y la versatilidad de una berlina de gran tamaño. Porsche había planificado inicialmente producir 20.000 unidades al año, pero el Panamera ha sobrepasado con creces todas las expectativas y ya se han entregado 235.000 vehículos desde sus comienzos.

“Como plataforma tecnológica para innovaciones que después se han trasladado a otros modelos, el Panamera ha jugado un papel importante en dar forma a los últimos diez años de la historia de la marca”, explica Michael Steiner, Vicepresidente de esta línea de producto en aquellas fechas iniciales y hoy miembro del Consejo de Dirección de Porsche AG como 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, se fabrica en su totalidad en la planta de Leipzig y cuenta con tres versiones de carrocería diferentes. Desde mayo de 2018, Thomas Friemuth es Vicepresidente de esta línea de producto.

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 los cincuenta, desarrollaron un confortable cuatro plazas basado en el 356. El Tipo 530 tenía una distancia entre ejes ampliada, 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 los ochenta, variantes alargadas del 928. Ferry Porsche utilizó uno de ellos como su coche 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 delante.

Algunos elementos de diseño del 989 se incorporaron 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 berlina de cuatro puertas con dos volúmenes. Entrar en el segmento del lujo fue en gran medida un deseo del entonces Presidente del Consejo de Dirección, Wendelin Wiedeking. En el pliego de condiciones se incluyeron cualidades dinámicas excelentes, espacio generoso y aspecto típico Porsche. Michael Mauer, Vicepresidente de Diseño, 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 tendría el modelo que más tarde llegaría a la producción era con el Mirage, de aspecto más musculoso. Al final, se utilizaron elementos de las tres variantes y se eligió un nombre, Panamera, inspirado en la Panamericana, una famosa carrera mexicana de resistencia.

Arranque en Shanghai: 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 Shanghai. El Panamera se colocó en posición vertical en un ascensor con un carro diseñado específicamente para tal finalidad. En la operación se involucraron 60 personas durante varias horas y el ascensor solo necesitó un minuto para llegar al piso 94.

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 coche 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. Se podía 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 PDK de doble embrague y siete marchas. Los propulsores diésel e híbridos contaban con una transmisión automática de ocho relaciones.

La versión Executive, con una distancia entre ejes ampliada 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 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 aportaban mayor versatilidad a la categoría de los vehículos de lujo. El Concept Sport Turismo se presentó 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 era aún más deportivo y elegante, pero con la misma amplitud de espacio. La línea del techo iniciaba antes su caída, la trasera tenía una ligera curvatura inversa y los pilotos horizontales enfatizaban 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 como 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 la mítica pista de Nürburgring-Nordschleife, que fue conseguido por el piloto oficial de Porsche, Lars Kern, al volante de un Panamera Turbo de serie. La gama de motores se optimizó al mismo tiempo que aumentaban la potencia. Además, se introdujeron 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 supercoche

En 2011, Porsche prepara 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 como 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”, dice 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 tenían propulsión híbrida.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2019/es-porsche-10-years-panamera-gran-turismo-anniversary-9042.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3938dfb1-f4dc-4fae-8c6d-e13e36f59b83.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