

Walter Röhrl prueba el nuevo Porsche Panamera Turbo E-Hybrid

02/02/2024 En Zell am See, Austria, el bicampeón del mundo de rallyes Walter Röhrl ha probado el nuevo Porsche Panamera. Declara estar especialmente impresionado por la suspensión activa, ya que abre dimensiones completamente nuevas en dinámica.

Con profesionalidad, Röhrl acepta colocar el asiento en una posición muy retrasada y con el respaldo demasiado inclinado porque así, le dicen, la foto queda mejor. Instantes después vuelve a ponerlo en el lugar adecuado para conducir.

"La ventaja del Panamera siempre ha sido que te sientes como en un 911. La posición del asiento es baja, estás conectado con la carretera, el volante se adapta perfectamente a tus manos. En el nuevo modelo, además, vuelves a tener unos faros bellamente modelados y puedes apuntar a las curvas a través de las aletas, igual que antes".

Desde la primera generación del Panamera, lanzada hace 15 años, ha sido un logro impresionante para el equipo de desarrollo haber puesto en la carretera un vehículo con un margen tan amplio en sus

cualidades dinámicas. En un momento es una lujosa berlina para viajes de larga distancia; al siguiente, un deportivo dispuesto a moverse cocn agilidad por zonas de curvas.

"Tienes el agarre perfecto en todo momento"

Lo que más le interesa a Röhrl de la tercera generación es la nueva suspensión Porsche Active Ride. Para él, la combinación de suspensión neumática y amortiguadores hidráulicos activos equivale a una revolución. Por primera vez en un Panamera, la suspensión ya no tiene que reaccionar únicamente según el perfil de la carretera, sino que también puede variar activamente la presión en cada amortiguador. Röhrl explica la tecnología de forma muy expresiva: "Tienes un agarre perfecto en todo momento porque las fluctuaciones de carga en las ruedas son bajas y, por lo tanto, los neumáticos siempre están posicionados de forma óptima sobre el asfalto. Las irregularidades se compensan casi por completo. A pesar de ello, o precisamente por ello, sigues teniendo una información nítida sobre las condiciones de marcha en cada momento".

Al prescindir de las estabilizadoras convencionales y utilizar amortiguadores activos, cada uno alimentado por una bomba hidráulica individual, la suspensión Porsche Active Ride logra este equilibrio entre confort y control, que impresiona al especialista en rallyes. "Un chasis activo es lo ideal. Me habría gustado tener algo así cuando competía, pero entonces una tecnología como esta era impensable".

De combustión, híbrido o eléctrico

Además de la complejidad y la dificultad para regular una suspensión activa de este tipo, se requiere una gran potencia del sistema en periodos muy cortos. El amortiguador puede realizar hasta 13 operaciones distintas por segundo, por lo que el sistema hidráulico debe ser capaz de igualarlo. La batería de alta tensión (400 voltios) del Porsche Panamera Turbo E-Hybrid es, por tanto, la fuente de energía ideal para el sistema Porsche Active Ride. Para Röhrl, sin embargo, el sistema híbrido es también muy emocionante por otra razón: "La nueva generación E-Hybrid ha dado un enorme salto adelante. Con una autonomía de unos 90 kilómetros, la conducción diaria es casi siempre eléctrica. Ya sea para ir de compras, al gimnasio o al trabajo".

A la pregunta de por qué tipo de conducción se decantaría, convencional, híbrida o eléctrica, el de Ratisbona responde con una emocionante comparación: "En los rallyes no hay una trayectoria ideal, ni un único camino que te lleve más rápidamente hasta la meta. Hay muchos estilos de conducción diferentes que, en última instancia, pueden dar el mismo resultado. Por eso creo que el amplio enfoque de desarrollo de Porsche es importante y acertado. Eléctrico puro, híbrido con una autonomía eléctrica adecuada para el uso diario o un motor de combustión clásico alimentado con *e-fuel s* , para mí no se trata de una cosa u otra. Hay una aplicación razonable para cada versión".

A Röhrl también le complace la perspectiva de que en el futuro puedan utilizarse combustibles sostenibles y producidos sintéticamente para mantener viva su pequeña colección de coches clásicos.

"El Spyder RS y el Panamera Turbo E-Hybrid utilizados por Porsche aquí en Zell am See, en la F.A.T. Ice Race, ya funcionan con *e- f uels* . Todos los vehículos participantes podrían emplearlo y eventos como este seguirían transportando al futuro la fascinación que desprenden los coches y el automovilismo. Y de eso se trata: de la alegría. De los maravillosos momentos compartidos".

F.A.T. Ice Race, un espectáculo invernal

A pesar de que este año el tiempo estropeó la carrera sobre hielo con temperaturas demasiado cálidas y lluvias torrenciales, los participantes y los más de 3.000 espectadores del evento (se agotaron las entradas) no dejaron que eso arruinara la diversión. Con un amplio abanico de participantes, desde coches de carreras de antes de la guerra hasta vehículos de competición del WRC, la oferta fue muy variada. El Museo Porsche también brindó grandes oportunidades fotográficas con modelos únicos como el 550 1500 RS Spyder Carrera Panamericana, el 911 GT1 y el 911 GT3 R de competición.

La F.A.T. Ice Race de Zell am See es un homenaje a las legendarias carreras internacionales sobre hielo de motos y coches que antaño tenían lugar en el lago Zell. Desde su renacimiento en 2019, el evento se ha convertido en un auténtico hito en el calendario del automovilismo, que revive la fascinación por las carreras sobre hielo.

Historia y renacimiento. Esta tradicional carrera la iniciaron Ferdinand Porsche, Vinzenz Greger y Constantin Klein. La edición moderna tuvo lugar por primera vez del 19 al 20 de enero de 2019, en el óvalo de hielo del antiguo aeródromo de Zell am See,

Participaciones destacadas. Desde entonces, el evento ha atraído a numerosas figuras de la competición y celebridades. En 2024 participaron personalidades como el bicampeón del mundo de rallyes Walter Röhrl, la leyenda de las carreras Hans-Joachim Stuck, el expiloto de Fórmula 1 Mark Webber, el esquiador Aksel Lund Svindal y Wolfgang Porsche, Presidente del Consejo de Supervisión de Porsche AG.

Consumption data

Panamera Turbo E-Hybrid (WLTP)*: Fuel consumption weighted combined: 4.3 – 3.5 l/100 km; Fuel consumption with depleted battery combined: 11,0 – 10,0 l/100 km; Electrical consumption weighted combined: 19.8 – 18.8 kWh/100 km; CO_2 emissions weighted combined: 99 – 81 g/km; CO_2 class weighted combined: C – B; CO_2 class with depleted battery: G

*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).

Image Sublines

Path: Walter Röhrl prueba el nuevo Panamera/fotos/img_1.jpg
Title: Walter Röhrl, embajador de Porsche, Panamera Turbo E-Hybrid, Austria, 2024, Porsche AG
Subline: Walter Röhrl, embajador de Porsche.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2024/panamera-turbo-e-hybrid-walter-rohrl-ice-race-35153.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4b925db2-a098-4df9-8f53-978d91b9f409.zip

External Links
https://fat-international.com

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