

Sol y polvo

05/04/2017 El nuevo Porsche Panamera llevado al extremo

La calidad no se consigue sin esfuerzo. El camino para perfeccionar al nuevo Panamera, la limusina de lujo más deportiva, llevó al equipo de pruebas de Porsche hasta Sudáfrica. Viva con nosotros un día del recorrido pedregoso, polvoriento y abrasador que recorrió este auto que está comenzando a llegar a América Latina y el Caribe.

7:04 a.m.

Ciudad del Cabo. Parece que el pulsador de la consola central no da todavía una respuesta háptica perfecta, y los técnicos de desarrollo aún encuentran demasiado duro el impacto de carga de la transmisión al cambiar de segunda a tercera. Los ingenieros de Porsche se encuentran en viaje de pruebas. Ya está todo preparado para la salida de hoy con el nuevo Panamera, y el último briefing antes de poner en marcha los motores consiste en volver a interiorizar cuál es el objetivo principal de la misión: ajustar la limusina deportiva hasta alcanzar su perfección final.

9:53 a.m.

Franschhoek, bella tierra vinícola al pie de las montañas de Drakenstein, cerca de Ciudad del Cabo. El Panamera sube por el sinuoso puerto de montaña y acelera al salir de una curva, orquestado por el nuevo biturbo V8. Los cuatro litros de cilindrada proporcionan una potencia ilimitada que queda subrayada por el sonido del motor. Con el acelerador siempre ligeramente presionado y sin bajar de las 4.000 rpm, el auto negro ligeramente camuflado asciende hacia la cima sin mostrar cansancio pero sin pausa por este zigzag de curvas. De repente, el piloto de pruebas frena en seco, o mejor dicho, activa el modernísimo freno cerámico. Tan solo unos segundos más tarde oímos el distendido rugido del ocho cilindros en estado de reposo: aplomo elevado a la octava potencia. Prueba superada.

El Director de la Línea de Productos Panamera, Gernot Döllner, vuelve a pisar el acelerador y continúa haciendo deslizar el gran Porsche por el sinuoso trayecto ascendente. La pantalla del tablero indica que la regulación de la suspensión activa (PASM) está en modo Sport. Solo cuando vuelve a enderezar el volante es posible recuperar el aliento. „En principio, el nuevo Panamera pesa unos 80 kg menos que su antecesor”, dice Döllner. Pero la integración de numerosas novedades adicionales hace que el peso total sea equiparable al de su antecesor. En definitiva, un extra en confort, deportividad y seguridad, pero no en peso. El hecho de que el nuevo modelo sea más dinámico que su antecesor en todas las disciplinas se debe, sobre todo, al ajuste de precisión, además de, por supuesto, al motor claramente más potente que se esconde bajo el capó delantero. “Cada día mejoramos un poquito más”, asegura este ingeniero. Y precisamente en eso consiste su trabajo. Al frente del equipo de ingeniería concurrente, es el responsable de toda la línea Panamera. Cuando haya cumplido su cometido, el nuevo Panamera emprenderá su camino al show room. Pero de momento, al convoy de polvorientos vehículos negros y todavía parcialmente camuflados –lo que les da un aire misterioso– le espera su siguiente tortura. Tras haber superado la dura prueba bajo el frío del invierno polar, las limusinas de Porsche están ahora expuestas al sol de justicia que brilla desde un cielo azul resplandeciente. Y el equipo de pruebas

lo aguanta todo, tanto frío gélido como calor abrasador. Los profesionales de las pruebas saben que la naturaleza es rigurosa, y también que a los largos días de pruebas les suelen seguir noches cortas en las que hay que solucionar los problemas que hayan podido surgir. Hasta que al final, tras cientos de miles de kilómetros, cada cambio de marcha es una delicia y los interruptores funcionan con precisión. El ambicioso objetivo de ofrecer la limusina de lujo más deportiva de todos los tiempos exige el máximo de todos. Y, al mismo tiempo, les motiva.

10:47 a.m.

Hermanus. Esta localidad costera de la Provincia Occidental del Cabo es uno de los mejores lugares para observar ballenas en el invierno sudafricano. Mientras los primeros turistas salen para dirigirse ya su caminata por los arrecifes, el equipo de Porsche se carga de energía desayunando cereales y huevos fritos.

En la parada de Hermanus el depósito de combustible es repostado y los ingenieros discuten detalladamente el resto del trayecto. El director del equipo de pruebas, Christian Kunkel, verifica que la comunicación por radio esté garantizada y que los instrumentos de medición y el registrador de información ubicado en el maletero estén encendidos. A continuación, se ponen otra vez en marcha los motores: la misma rutina de todos los días desde hace dos semanas. El programa de hoy incluye 600 kilómetros de carretera.

En Sudáfrica, las condiciones extremas están al orden del día: un asfalto áspero con socavones debidos a corrientes subterráneas, curvas de radio progresivo o zonas climáticas cambiantes entre el océano Atlántico y el Índico. Puertos de montaña que llevan a más de 3.000 metros de altura o duras pistas de gravilla que atraviesan tórridos terrenos desérticos, y siempre el acechante peligro que representan los animales silvestres.

Tanto para los autos como para los ingenieros, Sudáfrica presenta retos que, si bien pueden ser simular en los bancos de pruebas de Weissach (Alemania), la verdad es que sólo pueden ser comprobar de forma fiable en la práctica. 🚗 La única forma de ajustar todos los componentes en perfecta sintonía es haciendo funcionar el auto", resume Oliver Seifert en el frío lenguaje de los ingenieros del equipo que afronta la misión de Sudáfrica. Seifert es responsable de desarrollo en el complejo ámbito de Electricidad y Electrónica, donde los avances se producen a un ritmo cada vez más rápido y el volumen de tareas que hay que resolver aumenta cada vez más. Sólo el nuevo sistema de control de velocidad adaptativo (ACC) es regulado por 13 dispositivos de control. También la proporción de aluminio en el material del Panamera da cuenta de su capacidad de futuro. La construcción ligera es un concepto central. La estructura del suelo, inclusive el túnel central, es toda de aluminio, al igual que la carrocería. Por otro lado, las aleaciones de acero de alta resistencia en las columnas A y B garantizan la rigidez a la torsión y la protección de los pasajeros.

Las medidas exteriores de la limusina deportiva son prácticamente las mismas que las de su antecesor, pero gracias al magistral trabajo del departamento de diseño la nueva carrocería parece más plana. Así, mientras el borde superior del parabrisas es unos 10 milímetros más largo con respecto al techo, por detrás la línea del techo desciende más de 20 milímetros y las columnas C se prolongan más hacia

atrás. La sensación de cupé confiere un aire más deportivo al nuevo Panamera. A iguales medidas exteriores, mayor espacio en el interior: otro fenómeno atribuible a la distancia entre ejes, que ha aumentado en 30 milímetros. El resultado: más espacio para las piernas en los asientos traseros y más volumen en el maletero, que ahora es de unos 500 litros. ❑ Más sitio para los aparatos de prueba y medición durante los recorridos de examen", dice concisamente un piloto de pruebas.

1:22 p.m.

Nos encontramos en el Pequeño Karoo, un paisaje semidesértico en la meseta y uno de los destinos más hermosos de Sudáfrica. El Panamera se desliza sobre ruedas de 21 pulgadas que tienen un ancho de vía 10 milímetros más estrecho, y que en el aspecto óptico redondean la elegante silueta del vehículo. Unos motores de nuevo desarrollo impulsan este buque insignia con más de 500 caballos de potencia. La caja de cambios de doble embrague de ocho marchas raciona su potencia. Este tipo de embrague presenta menos resistencia a la fricción y reduce significativamente el consumo medio. La séptima y octava marcha son largas, lo cual también reduce el consumo de combustible. Con el motor V8 sobrealimentado, el Panamera Turbo alcanza su velocidad máxima en la sexta marcha. El objetivo era proporcionar suficiente potencia cuando el conductor desee disfrutar de una alta dinámica de conducción y ahorrar combustible cuando se avance a la velocidad que imponen las condiciones del tráfico.

Mientras Döllner sigue alabando la precisión de la nueva dirección electrónica, su colega Kunkel anuncia por radio: ❑ ¡Cambio de conductor! 10 minutos de descanso para intercambiar impresiones". En el estacionamiento, los ingenieros cubren el tablero, la consola central y los revestimientos de las puertas con planchas negras de neopreno para proteger el interior todavía secreto de las cámaras de posibles paparazzi.

Kunkel lleva a Döllner a un lado para discutir la caída de rendimiento de la dirección electrónica asistida que fue registrada hace pocos minutos con el auto parado tras poner en marcha el motor de gasolina V8 en caliente. Seifert se une al debate. Según él, ello se debe a las diferentes versiones de software de los componentes implicados. La solución es conocida: bastará una rápida actualización informática. Kunkel pide que vuelvan a subir al vehículo. Aún les separan 240 kilómetros del lugar programado para el descanso de la tarde.

Tras el trayecto de montaña, el Panamera se desliza ahora casi silenciosamente a 120 kilómetros por hora por el paisaje marrón rojizo. Este estilo de conducción moderado es posible gracias a 'InnoDrive', la última generación del control de velocidad adaptativo (ACC). Se trata de una conducción parcialmente automática con intervención activa del acelerador y el freno, que permite un ahorro de combustible de hasta 10 por ciento. Una mirada al cuentarrevoluciones es suficiente para entender por qué no oímos el motor: tan solo 1.400 rpm.

De hecho, cuando el conductor retira el pie del acelerador, el motor pasa incluso al régimen de marcha en vacío. Entonces el Panamera 'planea', como se le llama en la jerga técnica a este modo de conducción. Además, la escala del cuentarrevoluciones central sólo llega hasta las 5.000 rpm, lo que significa que aquí funciona el nuevo motor diésel V8 con una cilindrada de cuatro litros. En el área de

carga parcial no se le oye, pero esto se puede cambiar rápidamente con solo accionar una ruedecilla del volante para pasar al modo Sport Plus. La transmisión cambia entonces instantáneamente a la marcha adecuada para obtener el mayor rendimiento del par motor, lo que mejora la respuesta a la aceleración e impulsa al auto hacia adelante. Incluso para esto el Panamera 4S Diesel necesita poco menos de 2.000 rpm. Ruge algo ronco, pero sin levantar realmente la voz. Un clac seco acompaña a los precisos cambios de marcha, comparativamente tempranos, y la aguja del velocímetro avanza imparable. 160, 170, 190... La fuerza que transmite acelera el auto y el corazón.

4:08 p.m.

Descanso. El equipo de pruebas aprovecha el descanso para comentar el día: ¿contentos con la jornada? Todos sonríen. ¿Cómo evaluar las dos semanas del recorrido de prueba? ¿Qué supone estar de viaje con tantos compañeros al mismo tiempo? La opinión generalizada es que la experiencia en común es enormemente productiva. Cada uno de los componentes del vehículo es desarrollado por separado y es aquí donde tiene lugar la sintonización entre todos ellos. Hay muchos aspectos que aquí fuera son solucionados con más rapidez. A veces, el simple hecho de estar en otro ambiente ayuda a plantear abiertamente cuestiones y problemas. ☒ "La verdad está en la carretera", reza un dicho habitual entre los ingenieros de desarrollo que resulta tan sencillo como cierto. Las cuestiones importantes se delegan por la noche a los ingenieros de desarrollo de Weissach y al día siguiente se suelen tener ya propuestas de solución. Y la siguiente frase suena como salida directamente del corazón de un técnico: ☒ "El papeleo de la oficina provoca más tensiones que las reglas claras de un recorrido de prueba". De Weissach contestan sin demora que ya están trabajando en mejorar la respuesta háptica de los interruptores de la consola central que el jefe había criticado por la mañana. Mientras tanto, los ingenieros ya están otra vez conduciendo la flota de modelos Panamera por polvorientas carreteras de gravilla. Enormes socavones ponen a prueba el chasis de suspensión neumática y los neumáticos de sección baja. Unos golpes bruscos sacuden una y otra vez la carrocería. Nadie presta atención al agreste paisaje. Todas las miradas se dirigen concentradas hacia delante. Cuanto más densa se hace la nube de polvo, más parca se vuelve la comunicación en el auto. Cuando los coches retoman el asfalto, el equipo hace una pequeña parada para eliminar el polvo de la parte interior de las llantas y de los discos de freno. Kunkel, el ingeniero, reparte botellas de agua. Alguien se sacude el polvo de su camisa y el pantalón. ☒ "Prácticamente ninguno de nuestros clientes circulará por carreteras así, pero aquí se pone de manifiesto cualquier punto débil en el material", dice Kunkel.

6:29 p.m.

Riversdale, una pequeña ciudad en la zona de granjas entre Ciudad del Cabo y George. De camino al alojamiento, el olor a establo marca la velocidad. El convoy de pruebas está autorizado a circular a velocidades superiores al límite legal... siempre que lo haga de forma responsable. Ya solo quedan 250 kilómetros hasta la ansiada ducha. Cuando el convoy de los polvorientos Panamera finalmente llega al garaje subterráneo son casi las nueve de la noche, hora de que los motores se entregan a un merecido descanso. Se oye el crujido de los materiales al enfriarse y los autos de pruebas desaparecen bajo lonas opacas. Si alguien piensa que el equipo de pruebas también pasa ahora al modo de descanso es que no conoce las jornadas de prueba de Porsche. Tras hablar brevemente por teléfono con la familia, se reúnen para comentar los episodios del día. A uno le molestaron las vibraciones del revestimiento lateral en el tramo crítico antes del puerto de Franschhoek. Otro opina que el amortiguador de retorno de la cubierta

de un compartimento portaobjetos podría tener un ajuste más duro. Cada comentario queda registrado en un protocolo. Después llega la hora de la cena. Tras varias horas concentrados en las complejísimas reglas de la movilidad humana, el equipo de pruebas de Porsche por fin se relaja.

11:33 p.m.

El final de una larga jornada, de un recorrido polvoriento que obligó a cada conductor a beber más de cinco litros de agua. Sin embargo, el jefe de la serie todavía tiene que repasar con calma los comentarios del equipo y visionar mentalmente el recorrido del día siguiente. Siempre en busca del detalle que todavía no encaja a la perfección.

Nota: Artículo escrito por Jürgen Zöllter para la revista Christophorus. Fotografías de Tim Adler disponibles en la Base de Prensa de Porsche en <https://press.pla.porsche.com>.

Link Collection

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/es/ppdb/2017/04/sol-y-polvo.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/97b61725-b34f-40c0-9e5a-e407f1600ce3.zip>