



PORSCHE



Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo

Dossier de prensa

Contenido

Consumo de combustible y emisiones	3
Favoritos	
Combinación de rendimiento, eficiencia y aptitud utilitaria	4
Resumen	
El Panamera Turbo S E-Hybrid corona la serie Sport Turismo	6
Tecnología híbrida enchufable y tracción total	
El más alto nivel de rendimiento híbrido	9
Concepto de habitáculo y conectividad	
Alta aptitud utilitaria y versatilidad	12
Sistemas de asistencia y confort	
Inteligencia conectada	15
Chasis y sistemas de chasis	
Gran amplitud entre rendimiento y confort	16
Exterior	
Nuevo lenguaje de formas para el segmento de lujo	19
Equipamiento de serie	
Innovadores sistemas de chasis de serie	22

Consumo de combustible y emisiones

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo: consumo de combustible combinado 3,0 l/100 km;
consumo eléctrico combinado 17,6 kWh/100 km; emisiones de CO₂ 69 g/km

Favoritos

Combinación de rendimiento, eficiencia y aptitud utilitaria

Nuevo buque insignia de la serie.

El potente Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo de 680 CV (500 kW) ocupa el primer puesto en la serie Sport Turismo con su potencia de dos motores.

La aceleración de un 911.

La tracción híbrida enchufable desarrolla un par motor de 850 Nm y el Sport Turismo acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos.

918 Spyder como ejemplo.

Se ha adaptado la estrategia de boost del superdeportivo 918 Spyder; la tracción electrónica no solo ofrece eficiencia, sino también un impulso adicional.

Uso de energía sostenible.

El Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo consume 3,0 l/100 km de combustible y 17,6 kWh/100 km de corriente según el nuevo ciclo de conducción europeo (NEDC).

Sin emisiones locales.

Gracias a su autonomía totalmente eléctrica de hasta 49 km (según el NEDC), el Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo se puede conducir de forma local sin emisiones.

Amplio equipamiento.

El modelo superior viene con equipamiento de serie ampliado, lo que incluye suspensión neumática, frenos cerámicos, llantas de 21 pulgadas, chasis activo y sistema de sonido Bose®.

Diseño vanguardista.

El Panamera Sport Turismo se ha equipado de forma completamente exclusiva a partir del pilar B y se recomienda como alternativa versátil a las berlinas del segmento de lujo.

Concepto de 4+1 asientos.

El Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo se suministra de serie con tres asientos en la parte trasera (concepto 2+1). Hay disponibles dos asientos individuales en la parte trasera.

Resumen

El Panamera Turbo S E-Hybrid corona la serie Sport Turismo

Porsche combina un diseño exclusivo y una gran utilidad práctica con un rendimiento extraordinario y la máxima eficiencia: ahora la serie del Panamera Sport Turismo también está coronada por una potente propulsión híbrida enchufable. En el nuevo Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo, Porsche combina un potente motor V8 de cuatro litros (550 CV/404 kW) con un motor eléctrico (136 CV/100 kW) increíblemente silencioso. De ahí resulta una potencia de 680 CV (500 kW). El par motor máximo de 850 Nm está disponible justo por encima del régimen de ralentí. La propulsión híbrida enchufable permite una aceleración de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos y una velocidad máxima de 310 km/h. El consumo medio es de 3,0 l/100 km según el ciclo de conducción europeo (NEDC); el consumo de corriente es de 17,6 kWh/100 km. El Sport Turismo más potente funciona hasta 49 kilómetros de forma puramente eléctrica y, por consiguiente, sin emisiones a nivel local. El equilibrio entre rendimiento y eficiencia marca la exclusividad del Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo en el segmento, pero también lo hace su concepto de espacio: con el portón trasero más grande, el borde de carga más bajo, un mayor volumen del maletero y una configuración de asientos 4+1, el nuevo buque insignia de la serie cumple los altos requisitos de aptitud utilitaria.

3,4 segundos para una aceleración clásica y 310 km/h de velocidad máxima

El Panamera Turbo Sport Turismo ya ofrece un rendimiento extraordinario en combinación con una alta aptitud utilitaria. La mejor prueba de ello es la distinción "Volante de Oro", uno de los premios automovilísticos más importantes de Europa, en la categoría "Automóvil deportivo". Ahora Porsche sube el listón una vez más: Como ocurrió con la berlina deportiva Panamera, ahora también hay un híbrido enchufable a la cabeza de la serie del Sport Turismo y, una vez más, demuestra el gran potencial de prestaciones de la tecnología híbrida. La estrategia de boost del Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo con tracción total de serie se ha adaptado del superdeportivo Porsche 918 Spyder. Ya a partir de las 1400 rpm, el motor biturbo V8 y el motor eléctrico ofrecen el par motor del sistema máximo de 850 Nm. El embrague integrado en el módulo híbrido también está equipado con un Electric Clutch Actuator electromecánico. Esto resulta en tiempos de reacción cortos y un alto nivel de confort. Para la transmisión de fuerza al sistema de tracción total adaptativo de serie, el cono-

cido como Porsche Traction Management (PTM), se utiliza una caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK) de ocho velocidades y cambio rápido. La propulsión E-Performance permite una aceleración de 0 a 200 km/h en 11,9 segundos. Es posible alcanzar una velocidad máxima de 310 km/h. No obstante, este rendimiento ofrece una alta sostenibilidad: hasta una velocidad de 140 km/h, el nuevo Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo funciona de forma puramente eléctrica y, por tanto, sin emisiones a nivel local. En un estado de carga de la batería normal, el Sport Turismo más potente inicia el modo eléctrico automáticamente. Cuando se agota la autonomía eléctrica, el Panamera activa el modo híbrido. La batería de iones de litio con una capacidad energética de 14,1 kWh se recupera en un periodo de entre 2,4 y 6 horas, según el cargador y la toma de corriente.

Diseño excepcional, spoiler de techo adaptativo y concepto de asientos 4+1

El Turbo S E-Hybrid Sport Turismo ofrece todas las innovaciones de la segunda generación del Panamera. Entre ellas se incluyen el Porsche Advanced Cockpit digital, sistemas de asistencia líder como el Porsche InnoDrive con control de velocidad con regulador de distancia y la dirección activa del eje trasero opcional. El spoiler de techo de serie es único en el segmento del Panamera Sport Turismo. Su ángulo de incidencia se ajusta en tres niveles en función de la situación y del modo de conducción. Esto genera en el eje trasero una tracción adicional de hasta 50 kg. Como componente del Porsche Active Aerodynamics (PAA), el elemento de guiado de aire se mantiene retraído hasta los 170 km/h y se adapta con un ángulo inferior a siete grados a la línea de techo que desciende hasta la parte trasera. A partir de 170 km/h, el spoiler del techo se desplaza automáticamente a la posición Performance y, con un ángulo de incidencia de +1 grado, aumenta la estabilidad de conducción y la dinámica transversal. En los modos de conducción Sport y Sport Plus, el spoiler del techo se inclina a esta posición a partir de una velocidad de 90 km/h. El sistema PAA ajusta automáticamente el ángulo de incidencia del spoiler a partir de 90 km/h a +26 grados cuando el techo panorámico corredizo opcional se abre. De esta forma se compensan los remolinos y se reduce el ruido.

Conceptualmente, este modelo superior ofrece todas las ventajas de una nueva serie Sport Turismo que cuenta con un diseño vanguardista. La línea de techo más alta en comparación con la berlina deportiva facilita la entrada y la salida en la parte trasera, y concede mucho más espacio para la cabeza. La practicidad del maletero se beneficia del portón trasero eléctrico y de amplia apertura que viene de serie, así como del borde de carga bajo de tan solo 632 milímetros. Como todos los Sport

Turismo, el Panamera Turbo S E-Hybrid está equipado de serie con tres asientos en la parte trasera. Puesto que los dos asientos exteriores, que se corresponden con la pretensión deportiva y cómoda de la serie, están diseñados como asientos independientes, se ofrece una configuración de 2+1 asientos en la parte trasera. Hay disponible de forma opcional dos asientos individuales con ajuste eléctrico en la parte trasera. El Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo ofrece un volumen de almacenamiento de 425 litros hasta el borde superior de los asientos traseros. Los tres respaldos pueden plegarse individualmente o completamente (relación 40:20:40); el desbloqueo del maletero se realiza de forma eléctrica. En este caso, el volumen de carga aumenta hasta los 1295 litros.

Amplio equipamiento de serie, incluido el sistema de frenos cerámicos

El equipamiento de serie del Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo de Porsche es muy amplio: vienen de serie, por ejemplo, la estabilización del balanceo eléctrica Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC Sport) con el bloqueo transversal del eje trasero Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), los frenos de alto rendimiento Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), las llantas de aleación ligera de 21 pulgadas con diseño del 911 Turbo, la servodirección Plus, el paquete Sport Chrono y la climatización del vehículo parado de a bordo. Como en todos los modelos Panamera Sport, a partir de una potencia de 440 CV (324 kW), el nuevo modelo superior ofrece la suspensión neumática con tres cámaras adaptativa con Porsche Active Suspension Management (PASM) para una mayor amplitud entre una dinámica de conducción mejorada y un agradable confort de viaje.

Tecnología híbrida enchufable y tracción total

El más alto nivel de rendimiento híbrido

Tras el Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo, propulsado por un motor biturbo V6 y un motor eléctrico, Porsche vuelve a demostrar con el Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo el gran potencial de prestaciones de la tecnología híbrida. En el modelo superior de la serie, Porsche combina el motor eléctrico de 136 CV (100 kW) con un motor biturbo V8 de 550 CV (404 kW). Si ambos motores trabajan juntos, se alcanza una potencia de 680 CV (500 kW) y un par motor de 850 Nm. La estrategia de boost del accionamiento sigue la del 918 Spyder: Por tanto, el motor eléctrico no solo garantiza una alta eficiencia energética, sino también impulso adicional: un turbo adicional eléctrico con el que Porsche consolida el posicionamiento del Panamera como deportivo entre los grandes turismos.

Electric Clutch Actuator y caja de cambios PDK de ocho velocidades y cambio rápido

El motor eléctrico y el motor V8 se conectan conjuntamente mediante un embrague montado en el módulo híbrido de Porsche. Este Electric Clutch Actuator (ECA) electromecánico ofrece tiempos de reacción breves y un gran nivel de confort. Para la transmisión de fuerza al sistema de tracción total adaptativo de serie, el Porsche Traction Management (PTM), se utiliza una caja de cambios de doble embrague Porsche (PDK) de ocho velocidades. La propulsión híbrida enchufable hace que el modelo superior acelere de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos. El potente Sport Turismo alcanza una velocidad máxima de 310 km/h.

Batería de iones de litio con refrigeración líquida

El motor eléctrico se alimenta mediante una batería de iones de litio con refrigeración líquida de una capacidad energética de 14,1 kWh. La batería de alto voltaje integrada en la parte trasera del vehículo se carga completamente en seis horas mediante la conexión de 230 voltios con diez amperios. Si, en vez del cargador de 3,6 kW de serie, se utiliza el cargador de a bordo de 7,2 kW opcional y una conexión de 230 voltios con 32 amperios, la batería del Panamera Sport Turismo se carga en tan solo 2,4 horas. La carga también se puede iniciar mediante temporizador con el Porsche Communication

Management o la app Porsche Connect (para smartphone y Apple® Watch). Además, el Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo está equipado de serie con una climatización del vehículo parado para refrigerar o calentar el habitáculo durante la carga con energía de la red eléctrica.

Arranque con “E-Power” y clasificación energética A+ en Alemania

El Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo arranca siempre en el modo eléctrico “E-Power”. El Porsche puede recorrer una distancia de hasta 49 kilómetros sin generar emisiones locales. Al pasar de un punto de presión en el acelerador o bajar de un determinado nivel de carga de la batería, el Panamera cambia al modo “Hybrid Auto”, que hace uso de la potencia de ambos motores. El consumo para los modelos híbridos enchufables según el nuevo ciclo de conducción europeo (NEDC) es de 3,0 l/100 km de gasolina premium (69 g/km CO₂) y 17,6 kWh/100 km de corriente. La eficiencia del nuevo Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo para convertir energía en propulsión se demuestra con la obtención de la mejor clasificación energética en Alemania: A+.

El modo “Hybrid Auto” ofrece el funcionamiento más eficiente

El Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo integra de serie el paquete Sport Chrono y, con ello, el selector de modo integrado en el volante. El selector de modo y el Porsche Communication Management permiten seleccionar los diferentes modos de conducción. Además, se incluyen también los ya conocidos modos “Sport” y “Sport Plus” de los otros modelos Panamera con paquete Sport Chrono. Los modos “E-Power”, “Hybrid Auto”, “E-Hold” e “E-Charge” son específicos del accionamiento híbrido.

E-Power En el modo “E-Power”, el Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo recorre hasta 49 km en modo puramente eléctrico y, por tanto, sin emisiones locales.

Hybrid Auto El modo “Hybrid Auto” es de nuevo desarrollo, Aquí cambia y el Panamera combina automáticamente las fuentes de accionamiento. Este modo ofrece el funcionamiento más eficiente.

-
- E-Hold** El modo "E-Hold" permite mantener deliberadamente el estado de carga actual para poder circular en modo eléctrico y sin emisiones locales en una zona de protección medioambiental.
- E-Charge** En el modo "E-Charge", el ocho cilindros de gasolina carga la batería generando más potencia de la que se necesita para la propia conducción.
- Sport y Sport Plus** Las máximas prestaciones del accionamiento están disponibles en los modos "Sport" y "Sport Plus". En ellos, el motor biturbo V8 siempre está activo. En el modo "Sport", la carga de la batería se mantiene siempre a un nivel mínimo para ofrecer suficientes reservas de boost. El modo "Sport Plus" se centra en ofrecer el máximo rendimiento. Aquí la batería se recarga lo más rápido posible para obtener el máximo rendimiento.

Concepto de habitáculo y conectividad

Alta aptitud utilitaria y versatilidad

El Panamera combina un alto confort, la deportividad típica de Porsche y un diseño vanguardista con mayor variabilidad. Esto lo convierte en un fenómeno excepcional dentro del segmento de lujo y en una alternativa para todas las personas a las que el diseño rígido del habitáculo de una berlina clásica no les ofrece la suficiente flexibilidad. El Panamera Sport Turismo destaca la característica única de la serie con una parte trasera más variable. El modelo presentado en 2017 salió de la fábrica de Porsche de Leipzig como el primer Panamera con tres asientos traseros. También está disponible la opción de contar con dos asientos individuales en la parte trasera. Con los respaldos de los asientos traseros desplegados, el volumen de almacenamiento del nuevo Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo es de 425 litros. Además, los tres respaldos traseros pueden plegarse por separado o completamente con una relación 40:20:40; el desbloqueo del maletero se realiza de forma eléctrica. Si se carga hasta el nivel del techo, el volumen de carga aumenta a 1295 litros.

El maletero del Sport Turismo puede cargarse de forma muy cómoda gracias al portón trasero de apertura eléctrica de serie, al borde de carga bajo de casi 63 centímetros y a los 92 centímetros de anchura del maletero entre los pasos de ruedas. Incluso las pesadas bolsas de golf pueden guardarse fácilmente en la superficie de carga de 1088 milímetros. Si el Sport Turismo está equipado con acceso confort, basta un gesto con el pie para abrir o cerrar el portón trasero; el vehículo detecta al usuario autorizado gracias a la llave.

Porsche ofrece de forma opcional un sistema de gestión del maletero para el Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo. El sistema variable para un transporte seguro de objetos de lo más diversos incluye dos raíles de sujeción integrados en la superficie de carga, cuatro argollas de sujeción y una red de separación del maletero. Se incluye de serie una cortina enrollable flexible. Si se necesita cargar rápidamente el portátil de camino a una reunión, esto se puede realizar mediante una toma de corriente de 230 V disponible en el espacio de carga de forma opcional.

Porsche Advanced Cockpit con indicaciones específicas del sistema híbrido

Una característica general del Porsche Panamera de segunda generación es su concepto de indicación y mando digitalizado: el Porsche Advanced Cockpit de serie con paneles táctiles y pantallas que se pueden configurar de forma individual. Dos pantallas de siete pulgadas conforman el cuadro de mandos interactivo. El Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo se diferencia del resto de versiones de la serie mediante el Power-Meter personalizado para el modo híbrido con un indicador en Verde Ácido y el anagrama "turbo S". El Power-Meter informa de la energía eléctrica consumida actualmente, así como de la energía obtenida a través de la recuperación.

Una pantalla táctil de 12,3 pulgadas en la consola central funciona como elemento de mando e indicación central del PMC, y en ella se pueden consultar distintos datos específicos del sistema híbrido. Igualmente de importantes para la práctica son el asistente para boost y el asistente híbrido. En el asistente para boost se muestran la indicación de la energía disponible para el boost. En el asistente híbrido se usan distintas indicaciones visuales como ayuda para la dosificación de la tracción eléctrica.

Las características "Porsche E-Performance" incluyen el paquete Sport Chrono, incluido de serie en este caso, y el selector de MODO integrado en el volante. Este permite activar cuatro modos de conducción distintos. Se trata de los dos modos conocidos de otros modelos Panamera con paquete Sport Chrono, "Sport" y "Sport Plus", además del "botón Sport Response" para obtener el máximo rendimiento. También se añaden los dos modos "E-Power" y "Hybrid Auto", que son específicos del sistema híbrido. Otros dos modos, "E-Hold" y "E-Charge", se controlan mediante el Porsche Communication Management (PCM).

Control de las funciones híbridas mediante Porsche Connect

Porsche Connect Plus viene integrado de serie en las funciones del PCM. Esta interfaz al mundo online incluye, entre otros sistemas, Apple® CarPlay y la app Porsche Car Connect (PCC). El conductor del nuevo Turbo S E-Hybrid Sport Turismo puede activar los servicios Porsche Connect específicos para la versión híbrida con la app desde el smartphone y el Apple® Watch. Esto incluye la gestión de la batería y de la carga, así como el control remoto de funciones híbridas. Ejemplo de gestión de la batería y de la carga: aquí se puede acceder a información importante sobre el estado de carga. Se muestran la

autonomía puramente eléctrica y la total, el estado de carga actual de la batería híbrida y el tiempo de carga restante. Mediante el control remoto de las funciones específicas del sistema híbrido, se puede iniciar el proceso de carga o establecer cuándo debe haber terminado. El conductor también puede usar la app para controlar la climatización del vehículo parado de serie, lo que permite enfriar o calentar el habitáculo antes de arrancar el vehículo. Esto se realiza con energía de la red eléctrica.

Sistemas de asistencia y confort

Inteligencia conectada

El Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo está equipado con multitud de sistemas de asistencia de serie u opcionales que mejoran la comodidad y la seguridad durante la conducción. Ejemplos de esto son las opciones Porsche InnoDrive y el asistente de visión nocturna. El último utiliza una cámara térmica que detecta personas o animales grandes a una distancia de hasta 300 m y los marca con colores a modo de advertencia en el cuadro de mandos. Especialmente previsor es el sistema Porsche InnoDrive, que incluye control de velocidad con regulador de distancia: en función de los datos de navegación tridimensionales de alta resolución, se calculan los valores de aceleración y desaceleración óptimos para los próximos tres kilómetros, así como las especificaciones para los cambios y la navegación a vela. El copiloto electrónico determina automáticamente las curvas, pendientes y velocidades admitidas. Los otros vehículos y los límites de velocidad son detectados por los sensores de vídeo y radar, y son tenidos en cuenta en la regulación.

La gama de sistemas de asistencia se ha ampliado para aquellas situaciones en las que la diversión debe mantenerse dentro de unos límites incluso en un Porsche: en atascos. El asistente para atascos ayuda al conductor mediante un guiado longitudinal y transversal integrado del vehículo en condiciones de atasco de hasta 60 km/h, combinando el trayecto acompañado regulado por el ACC detrás de una columna de vehículos con un apoyo en la dirección mediante la dirección electromecánica, que puede anularse fácilmente.

Chasis y sistemas de chasis

Gran amplitud entre rendimiento y confort

Como ocurre con todo el concepto del Panamera Sport Turismo, el chasis también aúna el confort de viaje de una berlina de lujo con el rendimiento de un automóvil deportivo de altas prestaciones. Para ello, una gran variedad de sistemas de chasis innovadores sirve como complemento al diseño base. Prácticamente todos los sistemas de asistencia y confort vienen equipados de serie en el Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo. Entre ellos se incluye la suspensión neumática adaptativa con Porsche Active Suspension Management (PASM), la regulación de chasis activa y la estabilización de balanceo Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) con Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) y Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Además, existe la opción de la dirección activa del eje trasero. Esta lleva la precisión de la dirección y la maniobrabilidad de un deportivo al segmento de berlinas de lujo. Además, el regulador del chasis integrado Porsche 4D Chassis Control analiza y sincroniza todos los sistemas de chasis en tiempo real y optimiza la respuesta de todos los modelos Panamera.

Dirección activa del eje trasero opcional

El Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo se puede equipar de forma opcional con una dirección activa del eje trasero. A bajas velocidades de hasta 50 km/h, las ruedas traseras viran (de forma variable en base a la velocidad de conducción) en sentido opuesto a las ruedas delanteras hasta un ángulo de giro máximo de 2,8 grados. Se habla de un acortamiento virtual de la distancia entre ejes. Las ventajas son un comportamiento dinámico de la dirección en curvas y una maniobrabilidad y un estacionamiento más sencillos en espacios reducidos. A altas velocidades, las ruedas traseras viran de nuevo en base a la velocidad en el mismo sentido que el eje delantero. El resultado es un alargamiento virtual de la distancia entre ejes y un aumento de la estabilidad de conducción, por ejemplo, en cambios rápidos de carril en las autovías. En general, la dirección activa del eje trasero optimiza la seguridad activa, la dinámica de conducción y, gracias a la necesidad de un ángulo de dirección reducido a velocidades bajas, el confort. El uso de la dirección activa del eje trasero permite una desmultiplicación de la dirección más directa en el eje trasero y una sensación muy deportiva de la dirección.

Regulador del chasis integrado Porsche 4D-Chassis Control

Porsche 4D-Chassis Control es un sistema de control central conectado. Analiza la situación de conducción actual en las tres dimensiones (aceleración longitudinal, transversal y vertical) y calcula a partir de estas informaciones el mejor ajuste posible para el estado de conducción, coordinando en tiempo real todos los sistemas del chasis; esa es la cuarta dimensión del control del chasis. Con ello, los sistemas de chasis actúan de forma coordinada ante cualquier situación de conducción inminente. Por ejemplo, cuando se realiza un viraje dinámico en una curva, la regulación electrónica de la suspensión PASM y la suspensión neumática adaptativa, la dirección activa del eje trasero, PTV Plus y PDCC Sport proporcionan un comportamiento de la dirección óptimo y la máxima agilidad y estabilidad. El Porsche 4D-Chassis Control otorga a los sistemas del chasis un impulso desde el momento en el que se inicia el giro. De este modo, los sistemas actúan rápidamente y se consiguen las mejores prestaciones en curva.

Porsche Active Suspension Management (PASM)

El sistema Porsche Active Suspension Management (PASM) de serie es una regulación electrónica de la suspensión. El sistema reacciona al estado de la carretera y el modo de conducción y regula continuamente en base a esto la amortiguación para cada rueda. Los amortiguadores usados en el Panamera actual mejoran la respuesta y la amplitud entre confort y deportividad. Por lo general, se puede elegir entre tres modos de conducción: "Normal", "Sport" o "Sport Plus". El sistema PASM funciona de la siguiente manera: Los sensores detectan los movimientos de la carrocería a medida que se producen durante aceleraciones fuertes, frenazos, conducción rápida en curva o al conducir por carreteras desniveladas. El PASM envía los datos registrados al sistema Porsche 4D-Chassis Control. El nuevo centro de comandos calcula el estado actual y regula en función del modo la dureza de los amortiguadores del PASM, así como las curvas características de los amortiguadores y las constantes de resorte de la suspensión neumática adaptativa. Los parámetros de control de los otros sistemas de chasis electrónicos también se ajustan en base a esto gracias al sistema 4D-Chassis Control. El resultado es un aumento de la estabilidad de conducción, el rendimiento y el confort.

Suspensión neumática adaptativa con PASM

El Panamera Turbo S E-Hybrid está equipado de serie con una suspensión neumática adaptativa con tres cámaras. La suspensión neumática adaptativa sienta las bases, sobre todo respecto al nivel de confort. Se ha mejorado enormemente en comparación con la suspensión neumática del Panamera de primera generación. El sistema actual se compone de tres cámaras de aire por elemento amortiguador, en lugar de dos, y de un volumen de aire aproximadamente un 60 % más alto. Esto permite una variedad mucho más amplia de constantes de resorte. Así se puede ajustar el chasis a una constante de resorte base baja y, por tanto, más cómoda, pues la constante de resorte se ajusta de forma electrónica en milésimas de segundo en cuanto sea necesario, como durante la aceleración y el frenado, o para reducir los movimientos de balanceo.

Además, la suspensión neumática ofrece las ventajas conocidas de la regulación de nivel. Además del nivel normal, están disponibles un nivel elevado y un nivel bajo. El nivel elevado eleva el chasis 20 mm para, por ejemplo, evitar que se roce el spoiler delantero en las rampas de acceso a un garaje subterráneo. Si se activa el nivel bajo, el eje delantero se baja 28 mm y el eje trasero 20 mm para perfeccionar el comportamiento deportivo a altas velocidades y mejorar la aerodinámica.

Estabilización activa del balanceo PDCC Sport con PTV Plus

El sistema Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) optimiza la dinámica de conducción del Panamera Sport Turismo mediante la integración de estabilizadores electromecánicos. El sistema reacciona más rápido que los sistemas con actuadores hidráulicos y endurece los estabilizadores para minimizar los movimientos oscilantes de la carrocería. Porsche combina en el Panamera el sistema PDCC Sport con el Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus). El bloqueo del diferencial del eje trasero electrónico permite una distribución del par de tracción variable entre las ruedas traseras, mientras que la intervención selectiva de los frenos en las ruedas genera un par adicional de la dirección en el eje trasero. El resultado es un comportamiento incluso más ágil de la dirección. Además, PTV Plus proporciona una mayor tracción mediante un bloqueo del diferencial al acelerar en la salida de las curvas.

Exterior

Nuevo lenguaje de formas para el segmento de lujo

Con el Panamera Sport Turismo, Porsche ha mejorado el segmento de lujo con un coche vanguardista, cuya combinación de dinámica, confort y versatilidad representa en este segmento una alternativa única a las berlinas clásicas. El nuevo Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo ocupa ahora el primer puesto de esta serie.

La silueta: línea del techo larga y pilar D marcado

Como la berlina deportiva Panamera, el Sport Turismo también cuenta con proporciones dinámicas y elementos de diseño llenos de fuerza y elegantes. El Turbo S E-Hybrid Sport Turismo mide 5049 milímetros de largo, 1432 milímetros de alto y 1937 milímetros de ancho. Entre los voladizos cortos hay una gran distancia entre ejes de 2950 milímetros. El Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo cuenta con ruedas de 21 pulgadas de serie.

Sobre los potentes pasos de rueda y los hombros marcados se extiende una línea lateral alargada y un contorno del techo de la misma longitud. Las ventanillas laterales tintadas del acristalamiento aislado térmicamente conforman, junto con los revestimientos de los pilares B y C pintados en negro brillante, una superficie que se va estrechando hacia la parte trasera y termina en forma de punta. Estas están enmarcadas por una moldura de estrecha y continua, cromada en el Turbo S E-Hybrid. El techo desciende hacia la parte trasera menos marcado que la línea lateral. De esta forma, surge un pilar D marcado, claro e inconfundible, que fluye hacia los hombros de forma extraordinariamente inclinada y, por tanto, deportiva, especialmente para una versión de carrocería de este tipo. Un elemento distintivo de la silueta de todas las versiones Panamera son los embellecedores de salidas de aire característicos en las aletas delanteras: En el Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo están pintadas en el color del vehículo.

Las tecnologías del techo: spoiler de techo adaptativo y sistema de techo panorámico

Porsche ofrece de forma opcional el Panamera Sport Turismo con un sistema de techo panorámico. Se trata del techo corredizo más grande fabricado por Porsche hasta la fecha. La parte delantera del techo de cristal de dos piezas puede elevarse o abrirse completamente. Si se desea, una persiana extensible, progresiva y también de dos etapas produce sombra en el habitáculo para evitar la radiación solar intensa. También hay disponible opcionalmente un sistema de transporte de techo para todos los modelos. La carga máxima del techo es de 75 kg, con y sin sistema de techo panorámico.

En el área del portón trasero, la línea de techo desciende en un spoiler adaptativo. Se trata de un componente central de Porsche Active Aerodynamics (PAA). El spoiler en negro de acabado brillante reduce la resistencia aerodinámica y, por tanto, el consumo, hasta una velocidad de 170 km/h. Si se supera esta velocidad, aumenta la carga aerodinámica en el eje trasero y se optimiza el comportamiento de conducción. Concretamente, el spoiler del techo se eleva automáticamente en dos niveles en función de la situación de conducción y el modo de conducción ya seleccionado. Esto genera en el eje trasero una tracción adicional de un máximo de 50 kg. Hasta 170 km/h, el elemento de guiado de aire aerodinámico con un ángulo de incidencia -7 grados, reduce la resistencia aerodinámica y contribuye a la optimización del consumo. A partir de 170 km/h, el spoiler del techo se desplaza automáticamente a la llamada posición Performance y, con un ángulo de incidencia de +1 grado, aumenta la estabilidad de conducción y la dinámica transversal. En los modos de conducción "Sport" y "Sport Plus", el spoiler del techo se desplaza a esta posición a partir de una velocidad de 90 km/h. El sistema PAA ajusta automáticamente el ángulo de incidencia del spoiler del techo a partir de 90 km/h a +26 grados si el techo panorámico corredizo opcional está abierto. En este caso, el spoiler ayuda a reducir al mínimo el ruido del viento. Si fuera necesario, el spoiler de techo también puede controlarse manualmente mediante el sistema Porsche Communication Management (PCM). Los elementos activos de la carrocería optimizan también la aerodinámica de la parte delantera. Aquí hay rejillas de refrigeración activas en las tomas de aire, que se controlan de forma variable.

Parte trasera: franja de luces tridimensional y borde de carga bajo

El diseño de la parte trasera se caracteriza mediante el spoiler de techo, los hombros deportivos marcados y una barra transversal, en la que se integran el anagrama "Porsche" y las luces traseras LED con luces de freno de 4 puntos. Encima de esta barra transversal se extiende una franja de luces estrecha a lo largo de toda la anchura del vehículo. Por tanto, el diseño nocturno de los modelos Panamera también es inconfundible. El contorno horizontal resultante resalta la anchura del Panamera Sport Turismo. En el área debajo de la barra transversal, el portón trasero se fusiona visualmente con el parachoques y los laterales de la carrocería. El portón de apertura y cierre eléctricos se extiende hasta el borde de carga, con una altura de tan solo 63 centímetros.

En el parachoques trasero se integran de forma armoniosa las salidas de escape específicas para la propulsión en acero inoxidable pulido del sistema de escape y un difusor situado en el centro. El Panamera Turbo Sport Turismo y el Turbo S E-Hybrid Sport Turismo se distinguen por salidas de escape dobles cuadradas y de diseño específico.

Parte delantera: aletas y capó distintivos

El Panamera Sport Turismo comparte con la berlina deportiva el aspecto deportivo de la parte delantera típico de Porsche. Ambos modelos tienen un aspecto muy ancho desde la parte delantera. Un efecto que se produce por la relación de la anchura realmente grande de 1937 mm (sin retrovisores exteriores) con la altura, en comparación baja, de 1432 mm y que se ve reforzado por la toma de aire hacia fuera en forma de A de la parte delantera. Además, una barra transversal precisa en la parrilla del radiador resalta la anchura. El capó con forma de flecha y resaltes marcados tiene un aspecto ancho y bajo hacia delante, una característica de diseño del mundo de los deportivos de dos puertas. A la izquierda y derecha de los resaltes, emergen del capó de forma precisa las aletas arqueadas. El aspecto de las ópticas principales LED con luz diurna de cuatro puntos LED ofertadas en tres versiones también transmiten supremacía.

Equipamiento de serie

Innovadores sistemas de chasis de serie

El Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo está equipado de serie con la suspensión neumática de tres cámaras adaptativa con Porsche Active Suspension Management (PASM) y Porsche Traction Management (PTM), la tracción total de Porsche. En el equipamiento de serie ampliado del Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo se incluyen, entre otros, la regulación de chasis activa y la estabilización de balanceo Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) con Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), ruedas de aleación ligera de 21 pulgadas en diseño 911 Turbo y Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

El equipamiento específico para la versión híbrida es la estación universal de carga de Porsche con bolsa de viaje y soporte de pared, un cable de vehículo para la conexión entre la unidad de control y el vehículo (2,5 metros) y dos cables de alimentación (uno para la conexión entre la toma de corriente doméstica y la unidad de control; otro para la conexión entre la toma de corriente industrial de 400 V y la unidad de control).

Amplia gama de colores de serie

En el exterior, el modelo superior del Panamera Sport Turismo cuenta con dos salidas de escape dobles de acero inoxidable pulido, el anagrama "e-hybrid" lateral y la denominación del modelo en el portón trasero en plata (acabado brillante) con borde en "Verde Ácido", pinzas de freno en "Verde Ácido", ópticas principales LED con Porsche Dynamic Light System (PDLS) y spoiler trasero de despliegue automático con 4 posiciones. De serie, el Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo puede pintarse en los tonos sólidos "Negro" y "Blanco", así como en las pinturas metalizadas "Blanco Carrara Metalizado", "Negro Jet Metalizado", "Gris Vulcano Metalizado", "Plata Rodio Metalizado", "Azul Zafiro Metalizado", "Azul Noche Metalizado", "Gris Ágata Metalizado", "Caoba Metalizado", "Burgundy Metalizado" y "Marrón Ristretto Metalizado". Además, hay disponibles de forma opcional colores especiales y pinturas individuales.

Asientos de 14 vías, sistema de sonido Bose® y totalmente de cuero

El equipamiento de serie también se ha ampliado en el interior. El Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo incluye de serie la climatización del vehículo parado; los asientos confort delanteros con ajuste eléctrico de 14 vías y paquete de memoria; calefacción de los asientos delanteros y traseros; equipamiento de cuero en "Negro", "Marrón Sattel", "Gris Ágata" o "Marsala"; el volante multifunción con ajuste eléctrico de altura y longitud; el paquete de interior de madera en nogal oscuro; el techo interior con pilares del techo y parasoles en Alcantara y el sistema de sonido Bose® con 710 W de potencia.