



PORSCHE



Los modelos Panamera



| | |
|-----------------------------------|------------|
| La idea | 6 |
| Serie Panamera | 8 |
| Panamera y Panamera 4 | 22 |
| Panamera Diesel | 26 |
| Panamera S y Panamera 4S | 28 |
| Panamera S Hybrid | 30 |
| Panamera Turbo y Panamera Turbo S | 32 |
| Deportividad | 36 |
| Motores | 38 |
| Transmisión | 54 |
| Chasis | 62 |
| Ecuanimidad | 76 |
| Seguridad | 78 |
| Medio ambiente | 86 |
| Personalidad | 92 |
| Confort | 94 |
| Colores | 124 |
| Personalización | 133 |
| Recogida en fábrica | 153 |
| Panorámica | 154 |
| Conclusión | 156 |
| Datos técnicos | 158 |
| Índice | 166 |



La idea

Los modelos Panamera. Cuatro puertas. Cuatro plazas. Tecnología de automovilismo de competición para cuatro. Sin compromisos en el confort ni en la aptitud para la vida diaria. Con propulsores eficientes, carrocerías ligeras y una elevada dinámica. El principio que se esconde detrás: Intelligent Performance.

No tenemos absolutamente ninguna experiencia en la construcción de berlinas grandes y pesadas. Afortunadamente.

La serie Panamera.

¿Qué mensaje puede lanzar un fabricante de automóviles cuya cuota en la producción anual mundial es insignificamente pequeña? Buena pregunta.

No todo aquel que alcanza el éxito ha de verse forzosamente encorsetado. Existen personalidades que se apartan de las normas, los corsés y las convenciones. Que se obstinan en ser de nuevo tal como todos fuimos originariamente: abiertos, con capacidad de asombro, ágiles, curiosos.

Súbitamente una inusitada levedad del ser inunda el entresuelo de la gama alta de automóviles. De repente, el lujo pierde gravedad. Y súbitamente, la gama superior deja de ser un terreno acotado para mentalidades acomodadas.

El lujo desprendido de ostentación. Pero con dinámica. Eso es el lujo según nuestra definición. Lo llamamos «lujo dinámico», porque para nosotros se trata ante todo de deportividad. De la conducción. Para eso hemos construido los modelos Panamera. Así es de simple. Y, en realidad, no se trata de nada nuevo. Para Porsche al menos.

Se trata de volver a viajar en automóvil, en el sentido originario. Y entonces es irrelevante si se sienta uno delante o detrás. Se trata de cuatro puertas y cuatro asientos en un Porsche. De tecnología de automovilismo deportivo. Para cuatro personas.

El Panamera.
El Panamera 4.
El Panamera Diesel.
El Panamera S.
El Panamera 4S.
El Panamera S Hybrid.
El Panamera Turbo.
El Panamera Turbo S.



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en las páginas 162–165.





Quien ama la carretera siempre trata de cuidarla.

El diseño exterior.

Como puede comprobar, no hemos hecho experimentos con el diseño. Sino creado realidades. Cualquier otra cosa carecería de sentido para nosotros y no habría resultado en un automóvil deportivo de cuatro plazas.

Pero, ¿cómo se reconoce en realidad el ADN de Porsche? Por el claro lenguaje de las formas y proporciones, así como por el trazado de líneas. Así, por ejemplo, las aletas se encuentran a mayor altura que el capó delantero. En la trasera son pronunciadamente musculosas: un Porsche tiene «hombros». La silueta de los modelos Panamera es, pues, típicamente Porsche. Porque es dinámica, sin ser llamativa. Y elegante, sin caer en la extravagancia. Su longitud total inferior a 5 metros contribuye notablemente a ello.

Rostro, hombros, trasera – todo inmediatamente reconocible como Porsche. Singularmente

llamativas son las tomas de aire laterales detrás de las ruedas delanteras, una reminiscencia del Carrera GT.

Todo eso con respecto a la impresión general. Bajo, ancho, plano. Proporciones de automóvil deportivo en todo caso. Un rostro entre la multitud.

El detalle más llamativo de la trasera es el spoiler integrado en el portón trasero. Se despliega a partir de 90 km/h aproximadamente. Eso quizá ya lo sospechaba. En los modelos Panamera Turbo va aún más allá: el spoiler se divide por el centro y unas prolongaciones se despliegan a izquierda y derecha. De este modo aumenta su anchura, reduciendo así el empuje ascensional en el eje trasero.

El diseño de las ruedas es clarísimamente de automóvil deportivo. Con filigrana, ligeras y un poco llamativas. Desde 18 hasta

20 pulgadas. Y siempre dejando a la vista el sistema de frenos. Otra característica que pone de manifiesto su vocación deportiva.

La estampa de todos los modelos se puede adaptar a sus gustos más personales. La gama de colores del Panamera incluye 17 colores de exterior. También puede encargarse discrecionalmente su modelo Panamera en prácticamente cualquier otro color. Además existen otras innumerables opciones. Más al respecto en las págs. 124 y ss.

Como puede comprobar, por más que lo mire y remire, tiene todo el aspecto de un Porsche. Y lo mejor de ello es que se percibe también así.



Hemos jugado conceptualmente con una berlina. Y ha perdido 4 a 0.

El diseño del interior.

Largos trayectos, pero deportivos. Viajar por negocios y, aún así, deportivamente. O a diario, también deportivamente. En la vida cotidiana. Todo es posible. Y todo es un poco distinto a como era hasta ahora.

En cuanto tome asiento en los modelos Panamera, le llamarán inmediatamente la atención cuatro cosas. En primer lugar la consola central ascendente hacia delante.

En segundo lugar, las cuatro plazas individuales. Y, en tercer lugar, el espacioso interior de la parte trasera, donde incluso los pasajeros más corpulentos encontrarán suficiente espacio alrededor de la cabeza y a la altura de las piernas. Y en cuarto lugar, la variabilidad del maletero: por medio de los asientos traseros abatibles individualmente.

La llave de encendido está a la izquierda del volante. El cuadro de instrumentos con el cuentarrevoluciones central permite una rápida y exacta lectura de los datos.

Los cuatro asientos individuales (pág. 98) son confortables y ofrecen una excelente sujeción lateral. En combinación con la calefacción de asiento se encuentra también disponible con carácter opcional un sistema de ventilación del mismo. Los asientos confort traseros (pág. 100), ajustables eléctricamente con carácter opcional, constituyen toda una particularidad. Pero, ¿por qué cuatro asientos individuales? Porque sólo este tipo de asientos satisface nuestras exigencias en relación con la dinámica en curvas y el elevado confort de asiento. La plaza central trasera habitual en las banquetas corridas no resultaba conciliable con ello y ha cedido su puesto a una consola central.



Para trabajar en la parte trasera puede adaptarla con los equipamientos y paquetes opcionales. Con la gran consola central, por ejemplo. O la cortinilla solar para las ventanillas laterales de la parte trasera, así como para la luna trasera. O el paquete de iluminación interior de la parte trasera.

Inequivocamente las numerosas posibilidades de personalización son de gama alta, como los

7 colores de interior y 7 equipamientos bicolor. O los dos paquetes de interior opcionales con maderas nobles, carbono o aluminio.

Que el Panamera es algo más que un deportivo de cuatro plazas podrá comprobarlo en el espacio para equipajes (pág. 118). Bajo el gran portón trasero ofrece espacio, por ejemplo, para cuatro maletas de la colección Driver's Selection

by Porsche Design. Y, por tanto, espacio para el equipaje de cuatro personas. Muy tranquilamente, pero a la manera Porsche.

Puede obtener más información acerca de las numerosas combinaciones de tecnología, colores y materiales para el interior en la pág. 124 y ss.





**¿No resulta algo frío asociar fortuna y eficiencia?
Más bien al contrario.**

El Panamera y el Panamera 4.

Sí, todos sabemos que tenemos que atender nuestras obligaciones. Pero en realidad, ¿quién dice que no se puedan seguir los dictados del corazón sin dejar de actuar de forma sensata?

No, nosotros no vemos ahí conflicto alguno, sino un principio: eficiencia. Y no se trata de extraer simplemente la potencia máxima del motor, sino de prestaciones globales inteligentes, lo cual tiene sentido y, además, es divertido.

Las características exteriores del Panamera y del Panamera 4: llantas Panamera de 18 pulgadas, mordazas de freno negras y dos salidas de escape sencillas. Los marcos de las ventanillas están acabados en negro mate.



Panamera



Panamera 4

Las lamas dobles de las tomas de aire laterales son negras en el Panamera y de color Titanio en el Panamera 4.

El principio de potencia que subyace en el Panamera y en el Panamera 4: el motor atmosférico V6 de 3,6 litros con inyección directa de gasolina (DFI – pág. 51) de serie y VarioCam Plus

(pág. 52) es eficiente y deportivo. Desarrolla 220 kW (300 CV) y 400 Nm de par motor.

En el Panamera una caja de cambios manual de seis velocidades traslada la fuerza al eje trasero. El cambio Porsche Doppelkupplung (PDK, pág. 56) de siete velocidades con función automática de

arranque y parada (pág. 50) se encuentra disponible opcionalmente. Para unos cambios de marcha rápidos y sin interrupción de la fuerza de tracción, más prestaciones y más confort. Todo ello con un reducido consumo.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en la página 162.



Panamera 4 con llantas Panamera Design de 19 pulgadas, Panamera con llantas 911 Turbo II de 20 pulgadas

En el Panamera 4 la transmisión corre a cargo de la tracción total activa del Porsche Traction Management (PTM – pág. 60) de serie, así como del cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) de siete velocidades, igualmente de serie y que incorpora además la función automática de arranque y parada.

El chasis con suspensiones de acero es de serie en ambos modelos. Pese a su reglaje

deportivo ofrece un excelente confort. Tanto el Porsche Active Suspension Management (PASM – pág. 66) como la suspensión neumática adaptable con PASM se pueden equipar con carácter opcional.

El Porsche Stability Management (PSM – pág. 70), un sistema de regulación automática para la estabilización del vehículo en condiciones límite derivadas de la dinámica de conducción, es

de serie. Para una mejor tracción y mayor seguridad.

Y todo eso con un peso total a partir de 1.730 kg. Algo así sólo puede ser divertido.

La prueba: el Panamera acelera de 0 a 100 km/h en 6,8 segundos. Su velocidad máxima: 261 km/h. Y con el PDK opcional resuelve la aceleración de 0 a 100 km/h en tan sólo 6,3 segundos. La velocidad máxima:

259 km/h. Los valores del Panamera 4: 6,1 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y una velocidad máxima de 257 km/h.

Entre los valores internos: mucho confort, gran espaciosidad. Dos asientos individuales en la parte trasera, abatibles por separado o juntos, que proporcionan un espacio para equipajes de hasta 1.263 litros. El sistema automático de climatización es de serie. El equipamiento con secciones de

cuero se encuentra disponible en tres colores de interior. Las superficies de los asientos y del interior de los respaldos, así como de los flancos, tiradores de puerta y reposabrazos de las puertas y de la consola central se han mantenido en cuero repujado, y la palanca de cambio o selectora y el aro del volante, en cuero liso.

Su estética: volante deportivo, esferas de color Negro y molduras interiores en Negro pulido al brillo.

El sistema de audio CDR con pantalla a color táctil de 7 pulgadas (pág. 102) es de serie. Con

carácter opcional se encuentra disponible el Porsche Communication Management (PCM – pág. 102) con módulo de navegación. Ambos son combinables con el sistema de sonido envolvente BOSE® (pág. 108) o el sistema de sonido envolvente High-End de Burmester® (pág. 110).

El Panamera y el Panamera 4 combinan dos mundos: deporte y sentido común. Son confortables, lujosos y con vocación para trayectos largos. Y Porsche en cada una de sus fibras.



Interior del Panamera en Beige Luxor

Existen muchas posibilidades de avance. También en lo deportivo.

El Panamera Diesel.

Siempre ha habido escépticos: ¿Motores diésel en vehículos deportivos? No concuerda. ¿Deportividad y rentabilidad? Opuestos inconciliables.

No queremos darnos por satisfechos con pensamientos semejantes. Al contrario, nos ha vuelto a incentivar. El desafío: un Gran Turismo, un diésel. En un mismo vehículo. Para que los trayectos largos se conviertan en un eficiente sobrentendido.

¿Cómo funciona esto? Con unas prestaciones que no dejan lugar a dudas: el sobrealimentado motor diésel V6 de 3,0 litros con turbinas de geometría variable desarrolla 184 kW (250 CV) con una velocidad máxima de 242 km/h. Su par motor máximo es de 550 Nm.



Panamera Diesel con llantas Panamera Turbo de 19 pulgadas

Y todo ello con una elevada eficiencia, gracias a la inyección directa de combustible de un sistema de inyección Common Rail con una presión de inyección de hasta 2.000 bares. E inyectores gestionados piezoeléctricamente, que posibilitan inyecciones múltiples y, por tanto, una eficaz combustión. Así, el Panamera Diesel sólo precisa 6,5 l/100 km según el consumo normalizado de la UE.

Las características estéticas del Panamera Diesel son las mismas que las del Panamera. Con una sola diferencia: el anagrama «diésel» en las puertas delanteras. El equipamiento interior también es igual que el del Panamera.

El Panamera Diesel, de tracción trasera, está equipado de serie con la caja de cambios automática Tiptronic S de ocho velocidades, que transforma armónicamente en progresión el elevado par motor. Acelera de 0 a 100 km/h en sólo 6,8 seg., la velocidad máxima asciende a 242 km/h. Puede conducir en modalidad automática o efectuar usted mismo los cambios por medio de las dos ergonómicas teclas deslizantes del volante deportivo, o directamente con la palanca selectora.

Disponble con carácter opcional (sólo en combinación con el opcional Porsche Communication Management PCM, pág. 102): el paquete Sport Chrono. Pulsando la tecla SPORT PLUS el vehículo adopta un reglaje todavía más deportivo (pág. 72).

Suena deportivo. Suena eficiente. Suena rentable. También un sonido típicamente Porsche.



Interior del Panamera Diesel en Negro con paquete de interior de aluminio pulido

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en la página 163.

Cuatro puertas.

También automóviles deportivos clásicos.

El Panamera S y el Panamera 4S.

De acuerdo, podría conducir una berlina deportiva. O también un deportivo familiar. Pero también podría conducir un Porsche de cuatro plazas, como el Panamera S o el Panamera 4S. Con unas prestaciones que muchos deportivos biplaza querrian para sí.

Reconocerá los modelos S por las mordazas de freno en color Plata que quedan a la vista tras las

llantas Panamera S de 18 pulgadas, así como por las dobles salidas de escape redondas. Los marcos de las ventanillas están acabados en colores cromados. En el interior llama la atención la esfera de color Gris Plata del cuentarrevoluciones.

Las lamas dobles de las tomas de aire laterales son negras en el Panamera S y de color Titanio en el Panamera 4S.

Con respecto a la potencia: ambos modelos equipan un motor atmosférico de ocho cilindros en V y 4,8 litros que desarrolla 294 kW (400 CV) y 500 Nm de par motor. En el Panamera S la transmisión tiene lugar por medio de una caja de cambios manual de seis velocidades de serie hacia las ruedas traseras. El cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) de siete velocidades se encuentra disponible con carácter opcional.

En el Panamera 4S el cambio PDK de serie transmite la fuerza a la tracción total del Porsche Traction Management (PTM – pág. 60), equipado también de serie.

El resultado: el Panamera S acelera de 0 a 100 km/h en tan sólo 5,6 segundos, con una velocidad máxima de 285 km/h. Con el cambio PDK opcional se reduce a sólo 5,4 segundos y 283 km/h. Los datos del Panamera 4S: 5,0 segundos y una velocidad máxima de 282 km/h.

El chasis con suspensiones de acero con el Porsche Active Suspension Management (PASM – pág. 66) es de serie en ambos modelos. Puede equipar opcionalmente la suspensión neumática adaptable, ruedas de hasta 20 pulgadas o el sistema de escape deportivo.

En materia de seguridad, los faros Bi-Xenón con regulación automática y dinámica del haz luminoso (pág. 78) alumbran mejor la calzada y se equipan de serie en ambos modelos. Del mismo modo que el sistema de control de la presión de los neumáticos



Panamera 4S con sistema de escape deportivo y ruedas RS Spyder Design de 20 pulgadas

(RDK – pág. 65) el volante multifunción y los retrovisores exteriores e interior con dispositivo automático antideslumbrante.

De proporcionar un elevado confort se ocupan, además del sistema automático de climatización, los asientos delanteros calefactables de serie, que en la parte trasera son de carácter opcional. También hay disponible opcionalmente un sistema de ventilación de asiento. El equipamiento con secciones de cuero es el mismo que el del Panamera/Panamera 4.

El Panamera S y el Panamera 4S equipan de serie el sistema de audio CDR con pantalla táctil a color de 7 pulgadas. Opcional: el Porsche Communication Management (PCM) con modulo de navegación.

Pero también puede equipar opcionalmente el sistema de sonido envolvente BOSE® (pág. 108) o el sistema de sonido envolvente High-End de Burmester® (pág. 110).

Y esto sólo es el principio para hacer del Panamera S o 4S su personalísimo Porsche de cuatro plazas.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en las páginas 163–164.



Panamera S

Racionalmente: indudablemente correcto.

Emocionalmente: ciertamente resuelto.

El Panamera S Hybrid.

Con el Panamera ya hemos dado un paso bastante radical: conducir un automóvil deportivo para cuatro, viajando al mismo tiempo de la forma más confortable. El próximo y tentador paso era la implantación de una mentalidad radical en la tecnología híbrida de la gama alta y de lujo del automóvil: diversión al volante.

Tal como nosotros la entendemos: con la dinámica típica del

automovilismo de competición, y unos reducidos valores de consumo y emisiones. El siguiente escalón del principio Intelligent Performance.

Pero, ¿qué es lo que hace del Panamera S Hybrid un vehículo tan singular? Principalmente su propulsión híbrida Parallel-Full: un motor de compresor V6 de 3,0 litros con motor eléctrico. Su potencia total es de 279 kW

(380 CV). 580 Nm de par motor a 1.000 rpm. El abanico de posibilidades del propulsor híbrido abarca desde el recorrido sin emisiones por zonas residenciales, pasando por la función E-Boost, en la que el motor eléctrico complementa el motor de combustión interna, hasta la navegación a vela, es decir, el deslizamiento del vehículo sin propulsión. Encontrará más información al respecto en la página 46 y ss.



Panamera S Hybrid con ruedas Panamera Design de 19 pulgadas

En el Panamera S Hybrid de tracción trasera la transmisión tiene lugar por medio de una caja Tiptronic S de ocho velocidades, lo que presupone tanto unos rapidísimos procesos de cambio como un mayor confort de cambio y de conducción. Las velocidades 7ª y 8ª cuentan con una desmultiplicación especialmente larga, lo que contribuye a la reducción del consumo de combustible, sobre todo en largas etapas de autopista.

Las cifras: 6,0 segundos de 0 a 100 km/h, velocidad máxima 270 km/h, con un consumo comparativamente bajo: 7,1 l/100 km.

Estéticamente, el Panamera S Hybrid es idéntico al Panamera S tanto en el exterior como en el interior, salvo por lo que se refiere a los anagramas «hybrid» en las puertas delanteras y el cuentarrevoluciones.

Por tanto, también forman parte del equipamiento de serie los faros Bi-Xenón con regulación



Interior del Panamera S Hybrid en equipamiento bicolor Negro/Gris Platino, paquete de interior de aluminio pulido

dinámica del alcance del haz, llantas Panamera S de 18 pulgadas con sistema de control de presión de neumáticos (RDK – pág. 65), retrovisores exteriores e interior con dispositivo antideslumbrante automático, el volante multifunción y calefacción en los asientos delanteros. Además, en el Panamera S Hybrid también forman parte del equipamiento de serie la suspensión neumática adaptable con Porsche Active Suspension Management (PASM), la Servodirección Plus (pág. 64) y el limpiacristales trasero. En el interior del vehículo la pantalla a

color TFT del cuadro de instrumentos informa al conductor sobre el respectivo flujo de energía del propulsor híbrido y se puede acceder a más información a través del PCM opcional. Pero para el conductor eso no cambia nada, y no es necesario familiarizarse de forma específica con el sistema.

En conclusión, gracias a Intelligent Performance el Panamera S Hybrid consigue los datos de potencia de un automóvil deportivo. Y, por otro lado, los valores de consumo y emisiones de un híbrido.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en la página 164.

Siga reflexionando tranquilamente sobre su progreso profesional. La cuestión del cómo ya la tiene resuelta.

El Panamera Turbo y el Panamera Turbo S.

Cuatro puertas. Cuatro plazas. Ocho cilindros. Hasta ahí habrá otros que también puedan estar a la altura. Luego viene lo que caracteriza a un Panamera. Y finalmente, lo que lo convierte en un Turbo. El Panamera Turbo y el Panamera Turbo S no sólo siguen deportivamente el fiable

camino Porsche de todos los modelos Turbo. El extenso equipamiento de serie y sus características específicas turbo los hacen destacar.

En el apartado estético, llantas Panamera Turbo de 19 pulgadas en el Panamera Turbo, llantas

911 Turbo II de 20 pulgadas en el Panamera Turbo S. Las mordazas de freno: rojas, lógicamente. El sistema de escape deportivo con dos salidas dobles de escape en diseño específico Turbo. Cuatro focos de luz diurna con tecnología de diodos luminosos en cada faro Bi-Xenón, intermitentes



Panamera Turbo



Panamera Turbo S con el Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) opcional

independientes. El frontal: con lamas y tirantes longitudinales en las aberturas del aire de refrigeración. Las salidas de aire de las aletas en color Cromo, detrás de las ruedas delanteras, tienen branquias, concretamente cinco. También incorpora branquias la parte inferior trasera en color Titanio. Algo marcadamente característico: el spoiler trasero desplegable de dos piezas,

Negro en el Panamera Turbo, esmaltado en el color de exterior en el Panamera Turbo S. Además, el Panamera Turbo S cuenta con faldones laterales más pronunciados.

En el apartado de la tecnología, los dos modelos son propulsados por un motor biturbo de 8 cilindros en V y 4,8 litros de cilindrada.

La potencia del Panamera Turbo: 368 kW (500 CV) y 700 Nm de par motor. El motor del Panamera Turbo S desarrolla 405 kW (550 CV) y 750 Nm (800 Nm con overboost).

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en la página 165.

El cambio Porsche Doppelkupplung (PDK – pág. 56) de siete velocidades es de serie en ambos modelos. Del mismo modo que el Porsche Traction Management (PTM – pág. 60) con tracción total activa por medio de un embrague multidisco de regulación electrónica y gestionado por campo característico. Además, en el Panamera Turbo S también forman parte del equipamiento de serie el Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) con Porsche

Torque Vectoring Plus (pág. 68), el sistema de escape deportivo y el paquete Sport Chrono (pág. 74). Los indicadores del cuadro de instrumentos y el PCM informan al conductor de la aceleración longitudinal y transversal actuales.

La suspensión neumática adaptable con el Porsche Active Suspension Management (PASM – pág. 66) se equipa de serie en ambos modelos. Usted decide si

desea más carácter deportivo o más confort. Pulsando un botón.

En cifras, el Panamera Turbo resuelve la aceleración de 0 a 100 km/h en tan sólo 4,2 segundos. Con una velocidad máxima de 303 km/h. El Panamera Turbo S, en 3,8 seg.*, con una velocidad máxima de 306 km/h.

¿Y el interior? Deportividad y confort en la 4ª dimensión. Con asientos confort de serie, ajustables

eléctricamente en la parte delantera, y paquete de memoria confort (pág. 98). Y calefacción en los asientos delanteros y traseros. También de serie: el equipamiento de cuero liso y, en el Panamera Turbo, el paquete de interior en madera de raíz de nogal. De serie en el Panamera Turbo S: el paquete de interior en abedul antracita, insignia Porsche en los asientos delanteros y molduras de acceso con el anagrama "turbo S".



Interior del Panamera Turbo S en tono bicolor Gris Ágata/Crema



Panamera Turbo y Panamera Turbo S

Por lo demás, el Porsche Communication Management (PCM) con módulo de navegación incluido está combinado en ambos modelos con el sistema de sonido envolvente BOSE® (pág. 108). Opcional: el sistema de sonido envolvente High-End de Burmester® (pág. 110).

Los modelos Panamera Turbo. Confort y tecnología de automovilismo deportivo codo con codo. Para muchos quizá algo sorprendente. Para usted, sencillamente Porsche.

* Con la tecla SPORT PLUS activada.



Deportividad

Seguro que lo sabe: el buen rendimiento se alcanza siempre que es necesario. El mejor, cuando se trata de un auténtico placer. Y nada es más liberador que la sensación de haber creado algo que otros calificaron de imposible.

**Gasolina, diésel, híbrido. Muchas posibilidades.
Un mismo resultado: Porsche.**

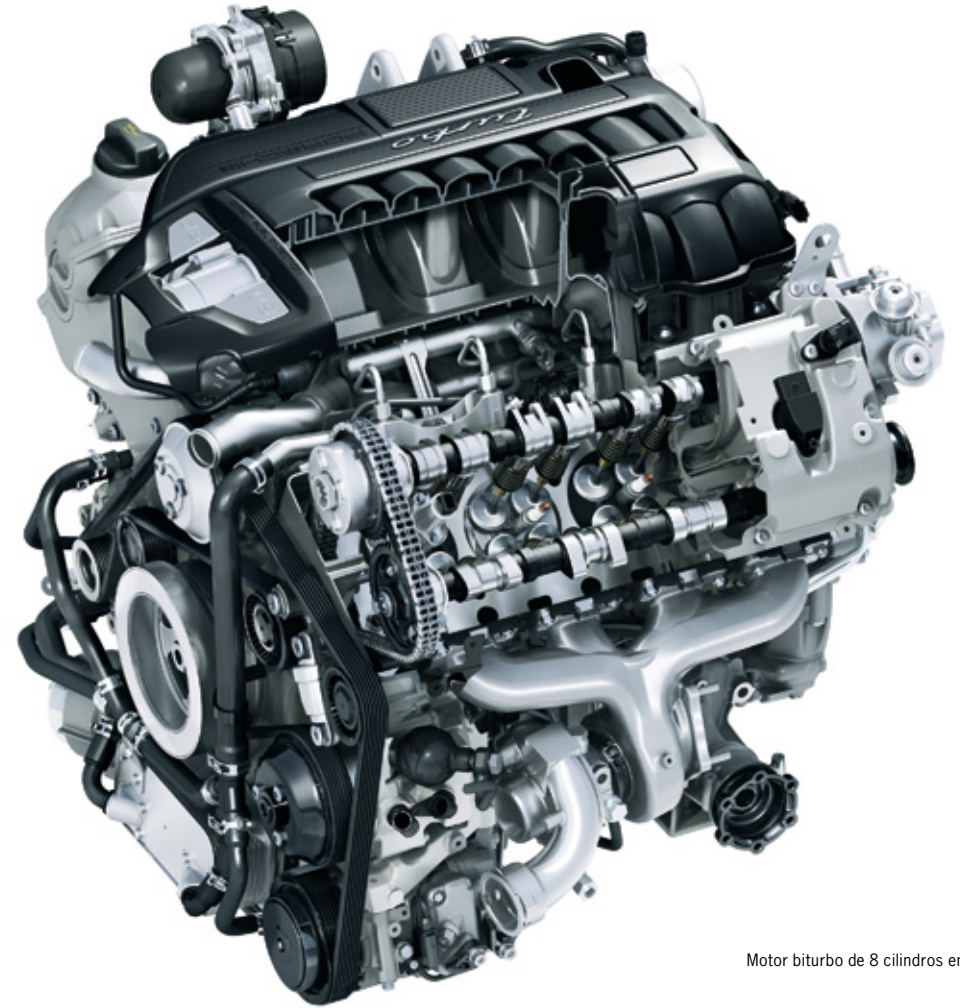
Los motores.

Entre los conductores de berlinas parece que rige lo siguiente: ni un solo ruido del motor en el interior del habitáculo. ¿Y usted? ¿Qué importancia tiene el motor para usted? Claro. La misma importancia que le otorgamos nosotros. Y por eso nos alegramos, como usted, de su excitante sonido. Queremos oír, como usted, que

los modelos Panamera son inconfundiblemente Porsche.

¿Y la cuestión del medio ambiente? Aquí lo que cuenta son los hechos. Como éstos: motores de alta eficacia y bajo consumo. Con mucha potencia, así como un consumo energético y unas emisiones de CO₂ por CV comparativamente reducidos.

Conseguidos mediante tecnologías como la inyección directa de gasolina (DFI) y la inyección directa diesel, el híbrido Parallel-Full, el sistema VarioCam Plus o la regulación variable de los árboles de levas, la sobrealimentación por gases de escape y la función automática de arranque y parada.



Motor biturbo de 8 cilindros en V

- | | | |
|--|-------------------------------|--|
| 1. Sistema de admisión | 8. Árbol de levas de admisión | 16. Intercambiador de calor de agua y aceite |
| 2. Bomba de alta presión | 9. Árbol de levas de escape | 17. Compresor de aire acondicionado |
| 3. VarioCam Plus (regulador de aletas) | 10. Válvula | 18. PDC/servobomba |
| 4. Cadena dúplex | 11. Pistón (debajo) | 19. Bomba de agua (detrás) |
| 5. Tubo de alta presión | 12. Bujía | 20. Correa trapezoidal |
| 6. Inyector (debajo) | 13. Colector de escape | 21. Caja de la mariposa/acelerador electrónico |
| 7. VarioCam Plus (taqués variables con compensación integrada del juego de válvulas) | 14. Turbocompresor | |
| | 15. Filtro de aceite | |

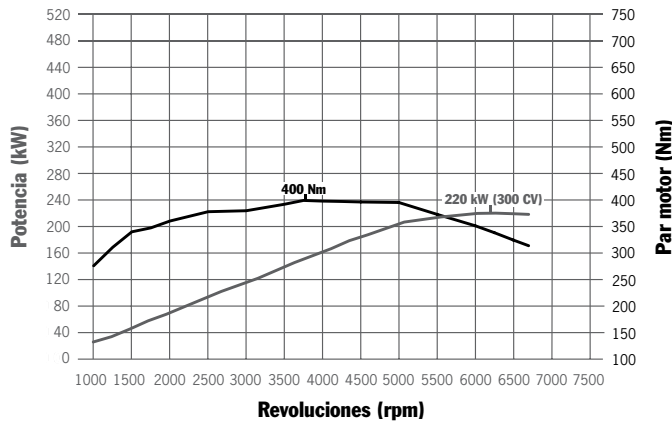


Motor de 6 cilindros en V

El motor de 6 cilindros en V.

Los modelos Panamera y Panamera 4 están equipados con un eficiente motor atmosférico V6 de 3,6 litros realizado en arquitectura ligera, derivado del propulsor V8. Un eje de compensación reduce las vibraciones y proporciona así una mayor suavidad mecánica. La inyección directa de gasolina (DFI) y el sistema VarioCam Plus, así como la lubricación por cárter seco integrada, son de serie. Los datos concretos: 220 kW (300 CV) a 6.200 rpm, 400 Nm de par motor máximo a 3.750 rpm.

Con él, el Panamera de tracción trasera y con cambio manual acelera de 0 a 100 km/h en tan sólo 6,8 segundos. Su velocidad máxima: 261 km/h. Con el cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) opcional incluso 6,3 segundos y 259 km/h. La cifras del Panamera 4: 6,1 segundos de 0 a 100 km/h y 257 km/h de velocidad máxima. Gracias al cambio PDK y a la tracción total activa del Porsche Traction Management (PTM).



Panamera y Panamera 4: 220 kW (300 CV) a 6.200 rpm, 400 Nm a 3.750 rpm

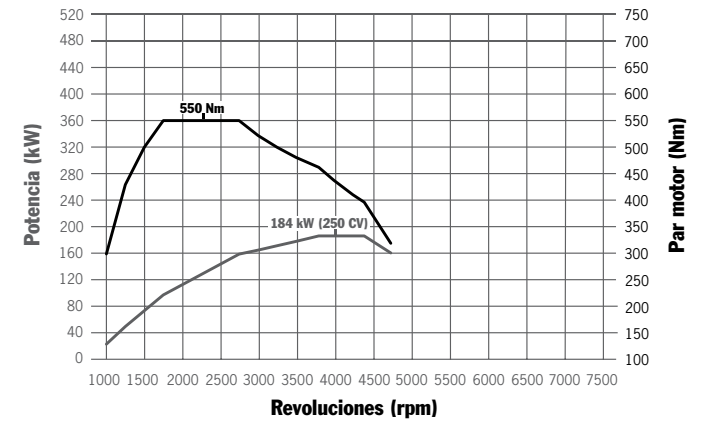
Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en la página 162.

El motor del Panamera Diesel.

El Panamera Diesel es propulsado por un motor turbodiesel V6 de 3,0 litros. La inyección directa de combustible tiene lugar por medio de un sistema de inyección Common Rail con una presión de hasta 2.000 bares, que proporciona una eficaz formación de mezcla y mayor dinámica.

El turbocompresor por gases de escape cuenta con turbinas de geometría variable (VTG). Los gases de escape entrantes son dirigidos de tal modo hacia la turbina por unas aletas móviles gestionadas electrónicamente, que se pueden obtener tanto las proporciones de un compresor pequeño (respuesta rápida) como las de uno grande (caudal elevado). Para un mejor grado de

llenado del motor y un par motor más elevado. El resultado: 184 kW (250 CV) y 550 Nm de par motor máximo. La aceleración de 0 a 100 km/h tiene lugar en 6,8 segundos. Se dispone del par motor máximo a partir de un régimen entre las 1.750 y las 2.750 rpm. Su velocidad máxima es de 242 km/h.



Panamera Diesel: 184 kW (250 CV) a 3.800–4.400 rpm, 550 Nm entre las 1.750 y las 2.750 rpm

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en la página 163.



El motor de 8 cilindros en V.

El Panamera S y el Panamera 4S poseen un motor atmosférico de 8 cilindros en V y 4,8 litros de

cilindrada, con inyección directa de gasolina (DFI), VarioCam Plus y colector de admisión variable. Desarrolla 294 kW (400 CV) a 6.500 rpm. Par motor máximo:

500 Nm entre las 3.500 y las 5.000 rpm.

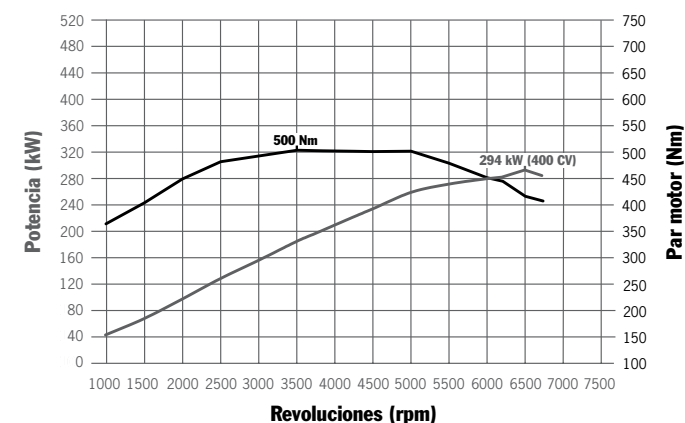
El motor, construido en arquitectura ligera, posee pistones de

fundición de aluminio, culatas de aluminio de una sola pieza, así como lubricación por cárter seco integrada para una alimentación de aceite segura incluso en modalidad de conducción deportiva.

Las cifras del Panamera S con caja de cambios manual y tracción trasera: 5,6 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, con una velocidad máxima de 285 km/h. Con el cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) opcional incluso sólo 5,4 segundos y 283 km/h de velocidad máxima. El Panamera 4S: de 0 a 100 km/h en sólo 5,0 segundos, gracias al cambio PDK y a la tracción total activa del Porsche Traction Management (PTM). Su velocidad máxima: 282 km/h.



Motor de 8 cilindros en V



Panamera S y 4S: 294 kW (400 CV) a un régimen de 6.500 rpm, 500 Nm entre las 3.500 y las 5.000 rpm

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en las páginas 163-164.



Motor biturbo de 8 cilindros en V en el Panamera Turbo

Los motores biturbo de 8 cilindros en V.

El motor biturbo de ocho cilindros en V y 4,8 litros de cilindrada se encuentra ahora disponible en dos versiones de potencia: 368 kW (500 CV) y 700 Nm de par motor en el Panamera Turbo, así como 405 kW (550 CV) y 750 Nm de par motor (800 Nm con Overboost) en el Panamera Turbo S.

Los motores, fabricados en arquitectura ligera, con pistones forjados, culatas de aluminio de una sola pieza, así como un sistema de lubricación por cárter seco integrada para la alimentación segura de aceite incluso en modalidad de conducción deportiva, disponen de inyección directa de gasolina (DFI), VarioCam Plus y refrigeración del aire de sobrealimentación.

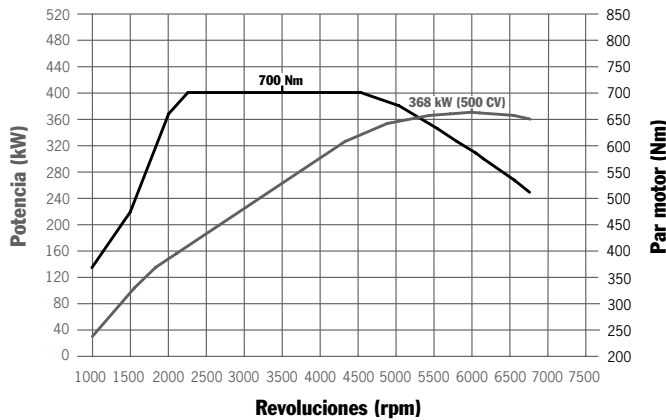
La superior potencia del Panamera Turbo S presenta una nueva reestilización del compartimento motor, con el sistema de admisión en color titanio e inserciones de carbono.

En cuanto a las cifras: velocidad máxima 303 km/h en el Panamera Turbo, 306 km/h en el Panamera Turbo S. Y el Panamera Turbo resuelve la aceleración de 0 a 100 km/h en tan sólo 4,2 segundos, mientras el Panamera Turbo S lo hace en sólo 3,8 segundos (con la tecla SPORT PLUS activada).

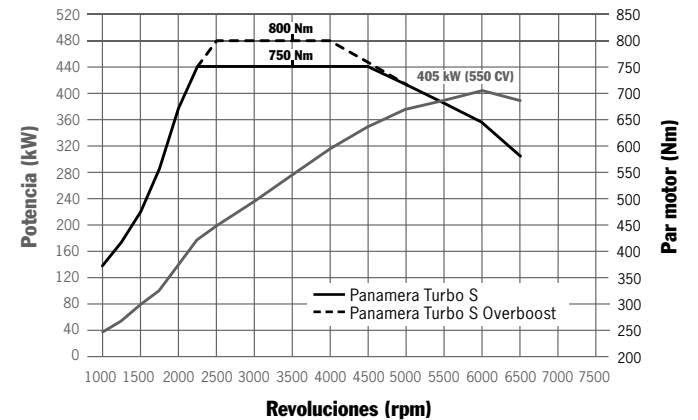
El paquete Sport Chrono (pág. 72), opcional en el Panamera Turbo y de serie en el Panamera Turbo S, ofrece aún más: gracias a la función «Overboost», al acelerar a fondo la presión de sobrealimentación aumenta temporalmente hasta en un 10%. El Panamera Turbo desarrolla entonces hasta 770 Nm de par motor de forma temporalmente limitada, que en el Panamera Turbo S asciende hasta los 800 Nm.



Motor biturbo de 8 cilindros en V en el Panamera Turbo S

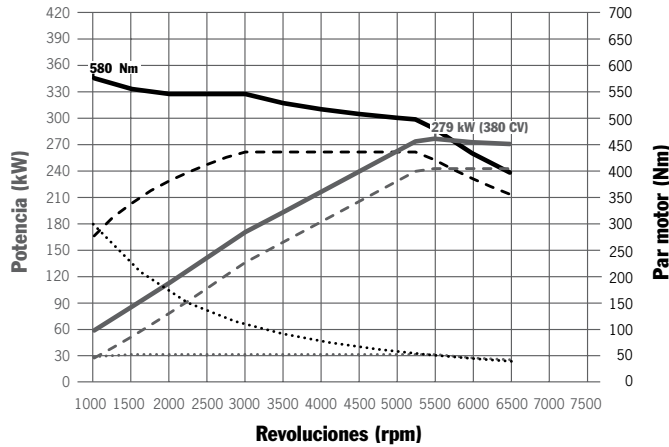


Panamera Turbo: 368 kW (500 CV) a un régimen de 6.000 rpm, 700 Nm entre las 2.250 y las 4.500 rpm



Panamera Turbo S: 405 kW (550 CV) a un régimen de 6.000 rpm, 750 Nm (800 Nm con Overboost) entre las 2.250 y las 4.500 rpm

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en la página 165.



— Sistema completo del Panamera S Hybrid
 ···· Motor eléctrico del Panamera S Hybrid
 - · - Motor de combustión interna del Panamera S Hybrid

El híbrido Parallel-Full.

El motor de combustión interna del Panamera S Hybrid es un motor de compresor V6 de 3,0 litros con inyección directa de gasolina y un reglaje completamente variable de los tiempos de distribución de los árboles de levas de admisión. Esto, junto con el efecto de sobrealimentación del compresor, proporciona un elevado par motor de 440 Nm desde los regímenes más bajos de revoluciones. Su potencia expresada en cifras: 245 kW (333 CV).

El motor de combustión interna es secundado por un motor eléctrico integrado entre la caja de cambios y el motor de combustión interna, con una potencia temporalmente limitada de 34 kW (47 CV), que es alimentado por una batería de alto voltaje de níquel-metalhidruro alojada debajo del fondo del maletero.

Juntos, los dos propulsores proporcionan al sistema una potencia máxima de 279 kW (380 CV), así como un par motor conjunto de 580 Nm, que permiten al Panamera S Hybrid acelerar de

0 a 100 km/h en 6,0 segundos. Su velocidad máxima es de 270 km/h. Y ello con un consumo de sólo 7,1 l/100 km.

La interacción entre el motor de combustión interna, el motor eléctrico y la batería de alto voltaje es regulada mediante el sistema electrónico de gestión del motor, que desacopla o acopla el motor de combustión interna por medio de un embrague separador especialmente desarrollado al efecto. Gracias a la rápida mecánica del embrague separador y al motor de combustión interna de arranque igualmente rápido, estos procesos tienen lugar de forma confortable y armónica. No es necesario adiestrarse de forma específica con el sistema.

Modalidad de circulación específica del híbrido.

A moderadas aceleraciones y bajas velocidades de hasta 75 km/h, el motor eléctrico puede propulsar el vehículo de forma autónoma a lo largo de trayectos cortos. Por ejemplo, para atravesar una zona residencial circulando sin emisiones y de forma prácticamente silenciosa.

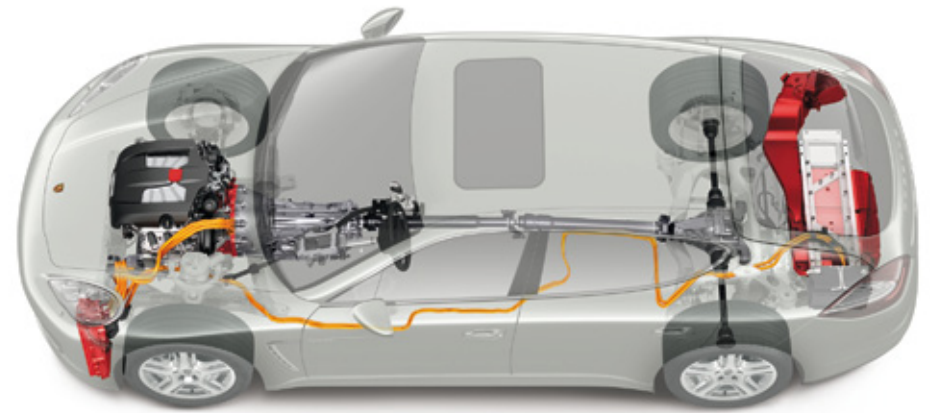
El motor de combustión interna es desacoplado y apagado automáticamente por medio del embrague desacoplador.

Pulsando la tecla E-Power se amplía el margen en el que se puede circular de modo estrictamente eléctrico. Para ello se adapta la curva característica

del pedal acelerador, de modo que el motor de combustión interna, dependiendo de la solici-tación de potencia, se acopla más tardíamente que en modalidad normal. De este modo la circulación estrictamente eléctrica es más sencilla y confortable. La disponibilidad de la modalidad de circulación estrictamente eléc-

trica depende de factores como, por ejemplo, el nivel de carga y la temperatura de la batería.

Además, el motor eléctrico puede prestar su asistencia al motor de combustión interna para proporcionar un mayor empuje: es el llamado E-Boost. Para una aceleración más deportiva y una mejor recuperación.



Híbrido Parallel-Full

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en la página 164.



La función automática de arranque y parada está integrada. Si ha de detenerse en medio del tráfico, el motor de combustión interna es desconectado automáticamente. Y sólo es arrancado de nuevo cuando se pisa el acelerador y la potencia de propulsión estrictamente eléctrica es insuficiente para responder a esa solicitud.

Otro ahorro energético: la denominada navegación a vela durante la marcha, es decir, el deslizamiento sin propulsión y con el motor de combustión interna apagado automáticamente. Lo reconocerá por la aguja del cuentarrevoluciones: está en READY y no indica revoluciones del motor. De este modo el Hybrid pone en juego sus ventajas también fuera del tráfico urbano: a velocidades de hasta 165 km/h.

Los sistemas que normalmente dependen de la potencia motriz del motor de combustión interna, es decir, el sistema automático de climatización, la dirección asistida y el servofreno, funcionan de forma eléctrica en el Panamera S Hybrid y, en consecuencia, se encuentran también disponibles al circular en modalidad estrictamente eléctrica o en la navegación a vela con el motor de combustión interna apagado.

Recuperación (de la energía de frenado).

Los procesos de frenado son gestionados de tal modo que al pisar el pedal de freno se puede regenerar, es decir, recuperar la mayor cantidad de energía posible por medio de la modalidad de alternador del motor eléctrico. Por decirlo de algún modo, la batería se recarga con la energía de freno. Un sistema de frenos convencional se ocupa de proporcionar la potencia de freno adicional necesaria.

Concepto de visualización.

En el cuadro de instrumentos el monitor energético electrónico indica tanto la potencia de recuperación como la motriz del motor eléctrico, la pantalla TFT a color informa acerca del flujo de energía correspondiente. En el Porsche Communication Management (PCM), disponible opcionalmente, se representa un detallado gráfico del vehículo con indicación del flujo de energía, así como una estadística sobre el tiempo de circulación sin emisiones.



Indicador híbrido en el instrumento combinado



Indicador de flujo de energía en el Porsche Communication Management (PCM)

La tecla SPORT.

Todos los modelos Panamera incluyen la tecla SPORT de serie, que influye en la característica del motor, en vehículos con PASM en el reglaje del chasis y en vehículos con cambio PDK o la caja de cambios automática Tiptronic S en la gestión del cambio. Más al respecto en la página 72.

La función automática de arranque y parada (sólo en combinación con el cambio PDK o la caja de cambios automática Tiptronic S).

El ruido típico en parado: silencio. Si, por ejemplo, ha de esperar ante un semáforo y tiene el freno pisado, la función automática de arranque y parada apaga el motor automáticamente. Al soltar el freno el sistema arranca de nuevo el motor, lo que ahorra combustible.

La ventaja: como conductor es suficiente con que se comporte como lo había hecho hasta ahora. Los sistemas de audio y comunica-

ción siguen funcionando a pesar del apagado del motor, el sistema de climatización continúa manteniendo la temperatura seleccionada. El motor arranca de nuevo en cuanto se detecta la necesidad de más energía o de un mayor rendimiento de refrigeración.

La función automática de arranque y parada se puede activar y desactivar por medio de una tecla en todos los modelos, salvo en el Panamera S Hybrid. En determinadas situaciones la función está inactiva: en caso de elevadas temperaturas exteriores, pendientes pronunciadas o bajo estado de carga de la batería, por ejemplo.

La inyección directa de gasolina (Direct Fuel Injection – DFI).

La DFI inyecta el combustible directamente en la cámara de combustión de forma dosificada, a una presión de hasta 120 bares y con una exactitud de milisegundos, a través de las válvulas de inyección accionadas electromagnéticamente.

El ángulo de proyección y el grado de conicidad se han optimizado en relación con el par motor, la potencia, el consumo y las emisiones. Para una distribución homogénea de la mezcla de combustible y aire. Y, por tanto, para una

eficaz combustión. El sistema DFI mejora la refrigeración interna de la cámara de combustión debido a que la formación de mezcla tiene lugar directamente en el cilindro. La mayor compresión conseguida de este modo repercute en una simultánea mayor potencia y un mejor grado de eficiencia de los motores.

Inyección directa de gasóleo.

En el Panamera Diesel, la inyección directa de combustible tiene lugar por medio de un sistema de inyección Common Rail. La

presión de inyección asciende hasta los 2.000 bares. Para una eficaz formación de mezcla y mayor dinámica. Las válvulas de inyección gestionadas piezoeléctricamente posibilitan un proceso de inyección flexible con varias inyecciones por ciclo de trabajo y cantidades exactamente dosificadas. Para una combustión silenciosa.





VarioCam Plus

VarioCam Plus.

VarioCam Plus representa un concepto de motor «2 en 1», que sirve para la regulación de los árboles de levas de admisión, así como de la apertura de las válvulas de escape al mismo lado. El sistema distingue entre sollicitación normal para la vida diaria y sollicitación de máximas prestaciones, adaptándose a las respectivas condiciones. La transición se efectúa de modo imperceptible, a cargo de la gestión electrónica del motor. El resultado es una aceleración espontánea y una gran suavidad mecánica.

A regímenes medios de revoluciones y bajos márgenes de carga, el sistema disminuye el consumo de combustible y las emisiones de gases de escape al reducir la apertura de las válvulas y adelantar el punto de encendido, aumentando al mismo tiempo la suavidad mecánica. El ahorro en el consumo es notable especialmente a regímenes bajos de revoluciones. Los valores máximos de par motor y plena potencia se alcanzan con la apertura máxima de las válvulas de admisión y con tiempos de distribución retardados.

¿Y qué obtiene usted de todo esto? Una extraordinaria fuerza de tracción con un consumo relativamente bajo. El sistema VarioCam Plus está incorporado de serie en el Panamera, el Panamera 4, el Panamera S, el Panamera 4S y en los modelos Panamera Turbo.

Sistema variable de reglaje de los árboles de levas.

El motor de combustión interna V6 del Panamera S Hybrid incorpora un reglaje completamente variable de los tiempos de distribución de los árboles de levas de admisión, que es eficazmente gestionado por la unidad de gestión electrónica del motor. Como resultado, se obtiene una elevada potencia específica y un elevado par motor desde los más bajos regímenes de revoluciones. Y, sobre todo, un consumo reducido y unas emisiones mucho más bajas.

El sistema de escape de arquitectura ligera.

El sistema de escape está realizado en acero inoxidable, con

una vida especialmente larga. Los precatalizadores y catalizadores principales, sumamente eficaces, se calientan con rapidez. Para una eficaz depuración de los gases de escape.

El sistema de escape de los modelos Panamera Turbo cambia automáticamente entre dos etapas: un sonido reducido en los regímenes inferiores de revoluciones y en el margen de carga inferior, así como un mejor caudal en los regímenes superiores de revoluciones y a plena carga del motor.

El sistema de escape deportivo.

El sistema de escape deportivo con dos salidas dobles de escape en diseño específico turbo se incorpora de serie en el Panamera Turbo S. El Panamera, el Panamera 4, el Panamera S, el Panamera 4S y el Panamera Turbo pueden equipar opcionalmente un sistema de escape deportivo con salidas de escape con diseño propio (véase pág. 137). Para un sonido aún más deportivo pulsando una tecla independiente.



Panamera 4S con sistema de escape deportivo

Seguro que prefiere distribuir activamente a administrar pasivamente.

La transmisión.

La caja de cambios manual de 6 velocidades.

Para un trabajo manual de precisión: la caja de cambios manual de seis velocidades de serie en el Panamera y en el Panamera S cuenta con un reglaje deportivo. Con un escalonamiento ideal de

cada una de las velocidades y recorridos de cambio precisos.

Gracias a la parte delantera ascendente de la consola central, la distancia desde el volante a la palanca de cambio es singularmente corta, lo que le permitirá cambiar con rapidez deportiva.

Para incrementar el confort, el cambio está desacoplado de la dinámica del tren propulsor. La ventaja radica en que no se transmiten vibraciones a la palanca de cambios. Además, el volante de inercia bimasa minimiza la generación de ruidos.



Palanca de cambio



Caja Tiptronic S de 8 velocidades



Panamera

El indicador de cambio a la siguiente marcha superior, alojado en el cuadro de instrumentos, contribuye a reducir aún más el consumo.

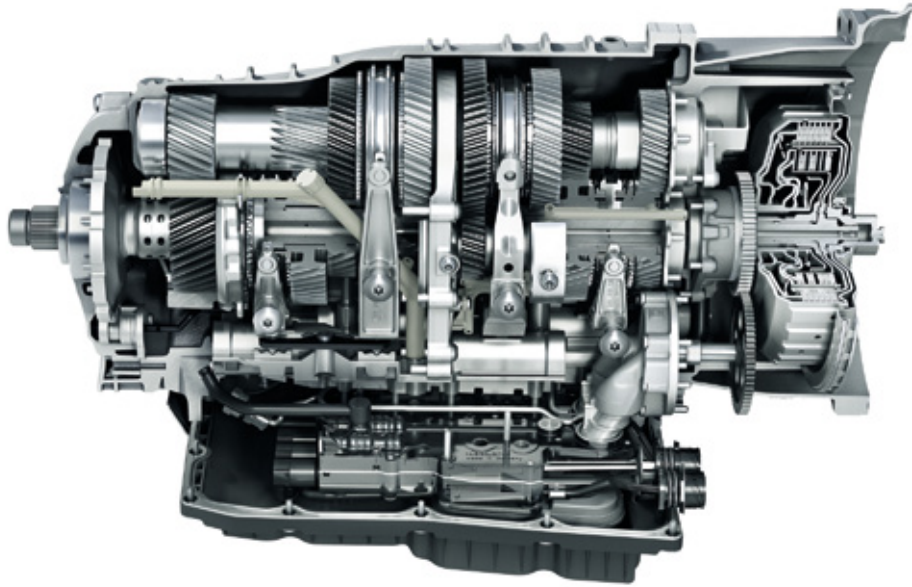
La caja Tiptronic S de 8 velocidades.

De serie en el Panamera Diesel y en el Panamera S Hybrid: el cambio Tiptronic S de ocho velocidades, con un escalonamiento especialmente amplio de las velocidades, lo que no sólo aporta

ventajas en materia de consumo, sino también en lo referente al confort. Porque precisamente en autopista el bajo régimen de revoluciones en las velocidades superiores disminuye el nivel de ruido en el interior del vehículo.

El conductor tiene la posibilidad de influir en el comportamiento de cambio de la caja Tiptronic S de ocho velocidades por medio de intervenciones específicas con los pedales de acelerador y freno. Un modo de conducción dinámico provoca procesos de cambio más

dinámicos, mientras un estilo de conducción contenido, defensivo, provoca cambios mucho más económicos. Naturalmente, también puede cambiar de forma manual por medio de las dos ergonómicas teclas deslizantes del volante deportivo, o directamente con la palanca selectora. Una pulsación hacia delante y la caja Tiptronic S cambia a una marcha superior. Tirando hacia atrás la caja Tiptronic S reduce marchas.



Cambio Porsche Doppelkupplung (PDK)

El cambio Porsche Doppelkupplung (PDK).

De serie en el Panamera 4, el Panamera 4S y los modelos Panamera Turbo, opcional en el Panamera y en el Panamera S: el cambio PDK de siete velocidades con modalidad automática y manual. Para unos cambios de marcha extremadamente rápidos sin interrupción perceptible de la fuerza de tracción. Con desmultiplicación deportiva entre las velocidades primera y sexta. La

velocidad máxima se alcanza en la sexta velocidad. La séptima marcha cuenta con una desmultiplicación larga, que viene a reducir una vez más los datos de consumo y permite mantener cómodos regímenes de bajas revoluciones incluso a elevadas velocidades.

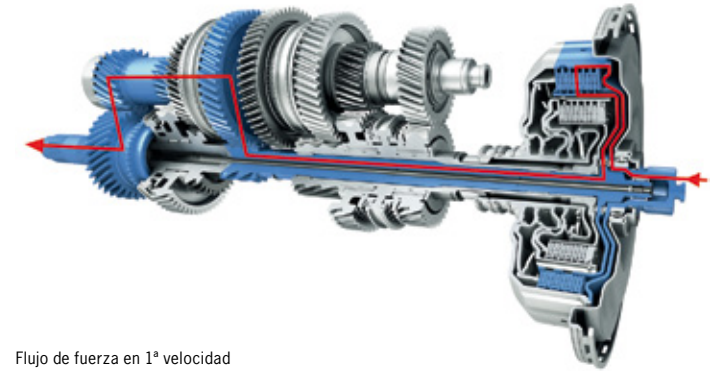
El PDK está compuesto por dos cajas de cambio parciales integradas en un mismo cárter. Dos semicajas de cambio requieren dos embragues. El doble embra-

gue une estas dos cajas de cambio parciales con el motor por medio de dos árboles de transmisión independientes (el árbol de transmisión 1 se desliza por el interior del árbol de transmisión hueco 2) con alternancia de la transmisión de fuerza.

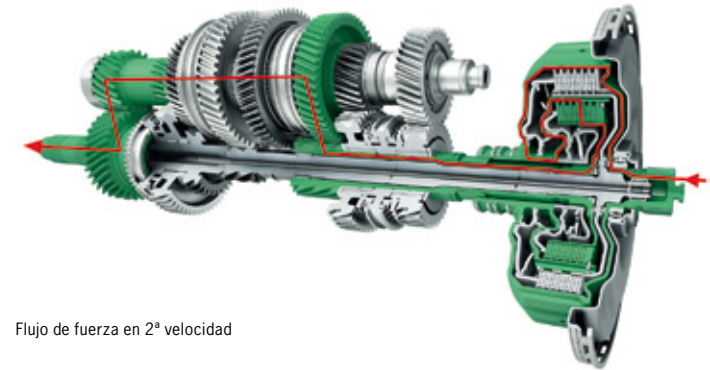
De este modo, el flujo de fuerza discurre siempre por una sola de las semicajas de cambio y uno sólo de los embragues, mientras la siguiente marcha queda engranada en la otra semicaja de

cambios. Así, al cambiar de marchas ya no es necesario efectuar la maniobra de cambio completa, sino sólo desembragar un embrague y embragar simultáneamente el otro. Los cambios de marcha tienen lugar así en unas pocas centésimas de segundo.

Las ventajas del PDK: un elevado confort de conducción y unos cambios de marchas extremadamente rápidos. Para unos mejorados valores de aceleración. La sensación de conducción es todavía más deportiva y más dinámica, aumentando así la agilidad del vehículo. Dependiendo del programa de cambio (tecla SPORT activada o desactivada), el cambio de velocidades puede ser desde confortable hasta singularmente deportivo. Su alto grado de eficiencia y la desmultiplicación larga de la séptima velocidad contribuyen a alcanzar unos reducidos valores de consumo y emisiones. Menores incluso que con una caja de cambios manual.



Flujo de fuerza en 1ª velocidad



Flujo de fuerza en 2ª velocidad

El paquete Sport Chrono opcional (pág. 72) complementa el cambio PDK con la función Launch Control, con lo que se posibilita una estrategia de inicio de la marcha y de cambio muy deportiva en la modalidad automática, así como

unos procesos de cambio extremadamente cortos en modalidad manual.

PDK – exponente de deportividad con eficiencia y confort.



Palanca selectora PDK



Volante deportivo

Volante deportivo y volante multifunción.

El volante deportivo de serie en el Panamera, el Panamera 4 y el Panamera Diesel dispone, en combinación con el cambio PDK o la caja Tiptronic S, de dos ergonómicas teclas deslizantes. Una pulsación hacia delante con el pulgar para cambiar a una marcha superior. Tirando con el dedo índice hacia atrás para reducir de marcha. Al margen de la mano, izquierda o derecha, con que lo haga.

Y aunque la palanca selectora se encuentre en la modalidad automática, también podrá cambiar manualmente de velocidad con las teclas deslizantes. Así, también en la modalidad automática los adelantamientos se transforman en un cambio de carril. Si deja de efectuar los cambios manualmente, al cabo de unos 8 segundos el sistema regresa de nuevo a la modalidad automática.

Con la palanca selectora puede cambiar igualmente de forma manual en la modalidad de pulsa-

ción. El concepto de uso sigue la lógica de las teclas deslizantes del volante: presionando hacia delante se cambia a una marcha más larga, tirando hacia atrás se reduce de marcha.

El volante deportivo se encuentra también disponible opcionalmente en versión de volante multifunción en el Panamera, el Panamera 4 y el Panamera Diesel. Igualmente opcional es el volante con aro calefactable. En el Panamera S, el Panamera 4S, el Panamera S Hybrid, el Panamera Turbo y el

Panamera Turbo S el volante multifunción se equipa de serie.

En combinación con el cambio PDK con el paquete Sport Chrono se incorpora un indicador adicional encima del módulo airbag, que informa al conductor sobre la activación de las funciones SPORT, SPORT PLUS y Launch Control (asistente de salida).

Volante SportDesign.

Opcionalmente puede equipar en combinación con el cambio PDK o la caja Tiptronic S el volante SportDesign con levas de cambio. Las levas de aleación ligera se encuentran ergonómicamente alojadas detrás de los radios derecho e izquierdo del volante. Pulsando hacia la derecha se cambia a marchas largas, pulsando hacia la izquierda se reduce de marchas.

Visualmente el volante se diferencia por su llamativo y lujoso diseño con estética de radios

dobles y unas molduras en los mismos en color Plata.

Este volante también incorpora un indicador adicional en combinación con el cambio PDK y el paquete Sport Chrono. La activación de las funciones SPORT, SPORT PLUS y Launch Control (asistente de salida) se visualiza en los radios izquierdo y derecho.

Una reminiscencia del automovilismo de competición: la marca de las 12 horas en el aro del volante.



Volante multifunción, paquete Sport Chrono



Volante SportDesign, paquete Sport Chrono

Quizá se siente alguna vez delante. Quizá otras lo haga detrás. Con la distribución de la tracción pasa exactamente lo mismo.

El Porsche Traction Management (PTM).

De serie en el Panamera 4, en el Panamera 4S y en los modelos Panamera Turbo: el sistema Porsche Traction Management (PTM), integrado por la tracción total activa con embrague multidisco de gestión electrónica y regulados por campos característicos, el diferencial automático

de freno (ABD) y el control automático de tracción (ASR).

El embrague multidisco de gestión electrónica regula la distribución de la fuerza motriz entre el eje trasero de tracción permanente y el eje delantero.

Por medio de la vigilancia permanente del estado de marcha se puede reaccionar a las más variadas situaciones: una serie de sensores, entre otras cosas, controlan de forma continuada la rotación de las cuatro ruedas, la aceleración longitudinal y transversal del vehículo, así como el ángulo de viraje.



Tracción total

Si, por ejemplo, las ruedas traseras derrapan al acelerar, el embrague multidisco interviene con mayor intensidad y distribuye más fuerza motriz hacia delante. Al mismo tiempo, el ASR reduce el derrape de las ruedas. En tramos de curva sólo llega a las ruedas delanteras la fuerza motriz suficiente como para garantizar

una estabilidad lateral óptima. De este modo el PTM, en colaboración con el evolucionado Porsche Stability Management (PSM – pág. 70), asegura en cualquier circunstancia de circulación la distribución adecuada de la tracción para una excelente progresión, tanto en largas rectas como en curvas cerradas o sobre

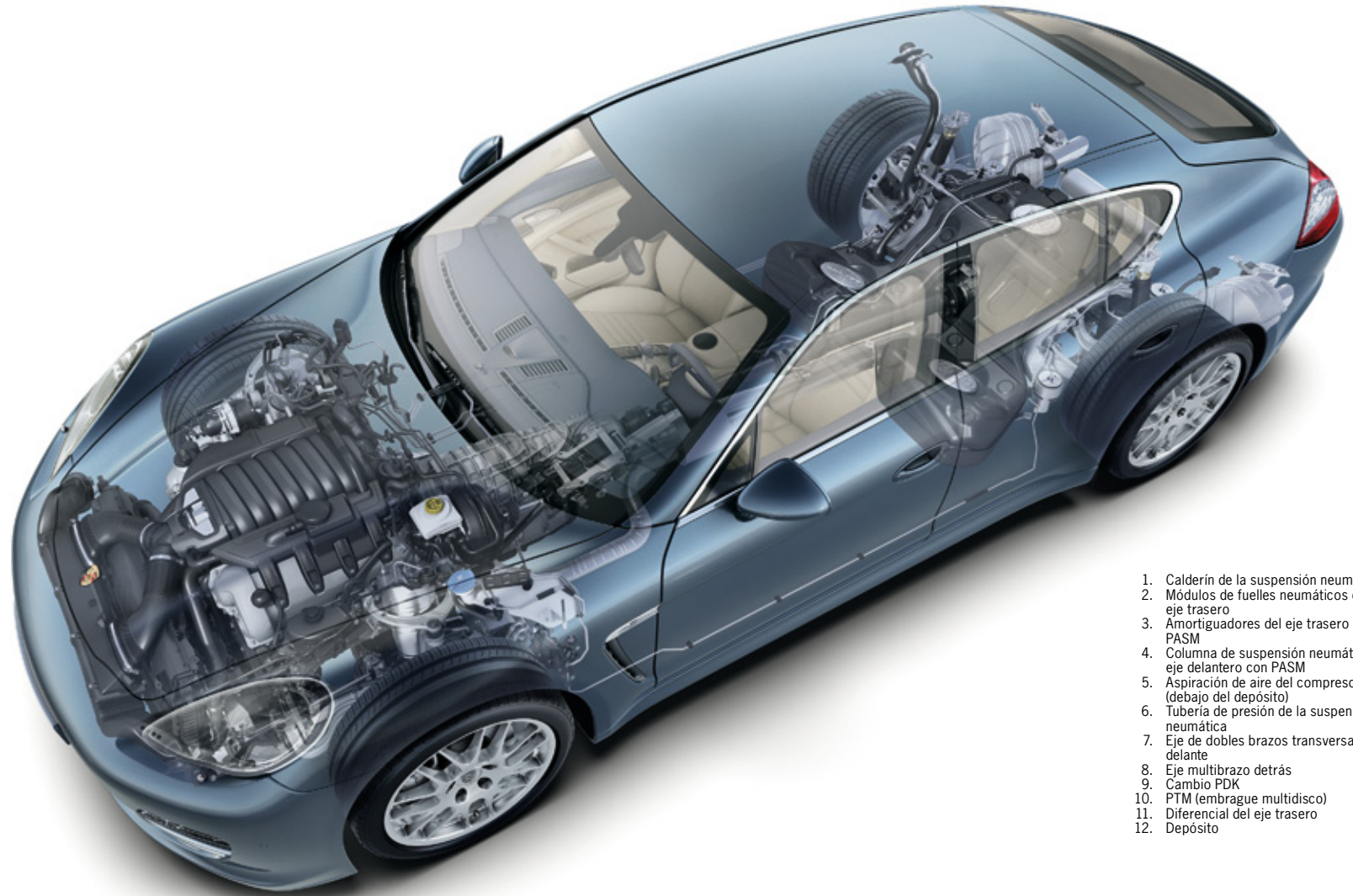
firmes con diferentes valores de fricción. Aquí el diferencial automático de freno (ABD) mejora adicionalmente la tracción.

Al intervenir los sistemas de regulación de frenado el PTM desacopla el eje delantero para facilitar intervenciones individuales del PSM en cada rueda.

**Lamentablemente no podemos mejorar el estado de la red viaria.
Pero sí el suyo.**

El chasis.

Mediante el empleo sistemático de tecnologías de arquitectura ligera reducimos peso en el chasis. La ventaja: mayor eficiencia. El siguiente reto: ¿Cómo se pueden conciliar las características de un automóvil deportivo con los requisitos de comodidad de una berlina? Con modernos conceptos de eje, por ejemplo. No se trata de contradicción alguna, sino de un principio del automovilismo deportivo: elevadas prestaciones con la máxima seguridad de conducción. ¿Cómo funciona esto? Con sistemas de regulación precisos, así como neumáticos y frenos potentes.



1. Calderín de la suspensión neumática
2. Módulos de fuelles neumáticos del eje trasero
3. Amortiguadores del eje trasero con PASM
4. Columna de suspensión neumática del eje delantero con PASM
5. Aspiración de aire del compresor (debajo del depósito)
6. Tubería de presión de la suspensión neumática
7. Eje de dobles brazos transversales delante
8. Eje multibrazo detrás
9. Cambio PDK
10. PTM (embrague multidisco)
11. Diferencial del eje trasero
12. Depósito



Eje delantero del Panamera Turbo



Eje trasero del Panamera Turbo

Los ejes.

El eje delantero es un eje de brazos transversales dobles de aluminio de base sobredimensionada con bastidor auxiliar de aluminio. La gran distancia que presentan los brazos transversales entre sí mantiene reducidas las fuerzas actuantes sobre la suspensión de las ruedas, para el preciso guiado de las ruedas y una excelente maniobrabilidad, así como mínimas influencias perturbadoras.

El eje trasero es un eje multibrazo de aluminio. Esta construcción axial minimiza los desagradables movimientos de cabeceo al acelerar y al frenar.

La elevada proporción de aluminio en los ejes reduce el peso del vehículo, así como el peso de las masas no suspendidas. El resultado es un menor consumo y una mayor agilidad.

Dirección y Servodirección Plus.

Precisa y directa. Una dirección típicamente Porsche. Con desmultiplicación variable. En las maniobras de viraje en torno a la posición central del volante (en autopista, por ejemplo) la desmultiplicación mantiene su grado de tolerancia. Se conservan, no obstante, la acostumbrada agilidad y el contacto con la carretera. Cuando las maniobras de

viraje son mayores, la desmultiplicación de la dirección se vuelve más directa. Esto facilita maniobras como la travesía de curvas cerradas o el aparcamiento.

De serie en el Panamera S Hybrid y en el Panamera Turbo S, y con carácter opcional en todos los demás modelos Panamera: la Servodirección Plus, una dirección asistida en función de la velocidad. Al circular a alta velocidad la dirección es rígida, las maniobras de dirección son extremadamente precisas, con un simultáneo y elevado confort. A bajas velocidades, por el contrario, la Servodirección Plus facilita en gran medida la realización de maniobras y el aparcamiento.

Las ruedas y el sistema de control de presión de neumáticos (RDK).

El Panamera y el Panamera 4, así como el Panamera Diesel, llevan ruedas Panamera de 18 pulgadas y los modelos Panamera S, Panamera 4S y Panamera S Hybrid ruedas Panamera S de 18 pulgadas. El material común: aleación ligera. El diseño: deportivo clásico. Las dimensiones de los neumáticos: 245/50 ZR 18 delante y 275/45 ZR 18 detrás.

El Panamera Turbo está equipado de serie con ruedas Panamera Turbo de 19 pulgadas de aleación ligera. Los neumáticos, adecuados a su potencia: 255/45 ZR 19 delante y 285/40 ZR 19 detrás.

El Panamera Turbo S calza ruedas 911 Turbo II de 20 pulgadas. Neumáticos: 255/40 ZR 20 delante y 295/35 ZR 20 detrás.

También puede equipar opcionalmente otras llantas de 19 o 20 pulgadas de nuestra oferta de personalización (pág. 138).

Todos los modelos con ruedas de serie u opcionales de 19 y 20 pulgadas pueden equipar neumáticos polivalentes. En el tamaño de 19 pulgadas también en versión de rodadura optimizada, para un menor consumo.

El sistema de control de presión de neumáticos (RDK, opcional en el Panamera, el Panamera 4 y el Panamera Diesel, de serie en todos los demás modelos) advierte en la pantalla del ordena-

dor de a bordo de la insuficiencia de presión en los neumáticos.



Rueda Panamera de 18 pulgadas



Rueda Panamera S de 18 pulgadas



Rueda Panamera Turbo de 19 pulgadas



Rueda 911 Turbo II de 20 pulgadas

Sólo en casos muy raros está recién asfaltado el camino hacia el éxito.

El Porsche Active Suspension Management (PASM).

Opcional en el Panamera, el Panamera 4 y el Panamera Diesel, de serie en todos los demás modelos: el reglaje electrónico del sistema de amortiguación, PASM. Regula de forma activa y continua la dureza de la amorti-

guación en cada rueda, en función del estado de la calzada y el estilo de conducción. Para unos reducidos movimientos de la carrocería y, por tanto, más confort en las cuatro plazas.

¿Cómo funciona el PASM? Por medio de la tecla alojada en la consola central el conductor escoge uno de los tres programas: «Confort», SPORT o SPORT PLUS. Unos sensores captan los movimientos mínimos que experi-

menta la carrocería al acelerar o frenar bruscamente, en tramos de curva rápidos o al circular sobre firmes irregulares. La unidad de control calcula a partir de ahí el actual estado de circulación y regula la dureza de la amortiguación en función de la modalidad seleccionada.

Con un resultado apreciable: mayor estabilidad de marcha, mayor confort, más prestaciones.

La suspensión neumática adaptable.

El Panamera S Hybrid y los modelos Panamera Turbo están equipados de serie con una suspensión neumática adaptable y PASM. Este sistema combinado incrementa tanto la dinámica de conducción como el confort. La suspensión neumática adaptable se encuentra también disponible en los demás modelos con carácter opcional.

Incluye un sistema de regulación de nivel, un ajuste de altura y un ajuste de la característica de suspensión.

La regulación de nivel mantiene el vehículo en una posición constante. Automáticamente y con independencia de la distribución de la carga. El nivel superior activable manualmente permite la elevación del vehículo en régimen de maniobra en 20 mm, al objeto de minimizar el riesgo de encallamiento del vehículo, en las entradas de garajes, por ejemplo.* Seleccionando la modalidad SPORT PLUS del programa de chasis el ajuste de altura se mantiene automáticamente en el nivel inferior (-25 mm). Al mismo tiempo se ajusta una característica de suspensión más dura reduciendo el volumen de aire de la suspensión neumática. Un chasis deportivo pulsando simplemente un botón, por decirlo de algún modo.



* En vías públicas no se debe circular en el nivel superior, ya que se puede rebasar la altura prescrita para los retroproyectores.

El rumbo de ceñida nunca fue de su agrado.

El Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) con Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

Un Porsche tiene una buena planta en carretera, su comportamiento en conducción es deportivo y preciso. Eso seguro que lo sabe desde hace mucho.

Pero esto quizá no: con el sistema de regulación del chasis Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) con Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), de serie en el Panamera Turbo S y disponible

opcionalmente para todos los demás modelos salvo el Panamera Diesel y el Panamera S Hybrid, el vehículo disfruta de una mejor y más deportiva planta en carretera. Con un confort simultáneamente incrementado.

El PDCC es un sistema activo para la estabilización del balanceo, que en los tramos de curva registra con anticipación la inclinación

lateral del vehículo y la reduce considerablemente. Además minimiza el balanceo lateral del vehículo sobre firmes ondulados. Esto tiene lugar por medio de barras estabilizadoras activas en ambos ejes, que generan selectivamente fuerzas que contrarrestan la inclinación lateral del vehículo, en función del mayor o menor grado de viraje y de la aceleración transversal.

El PTV Plus combinado con el PDCC es un sistema para incrementar la dinámica y estabilidad de circulación. Opera con una distribución variable del par en las ruedas traseras, así como un bloqueo transversal del eje trasero de regulación electrónica. Dependiendo del ángulo y velocidad de viraje, de la posición del pedal acelerador, del índice de guiñada y de la velocidad, el PTV Plus mejora el comportamiento en viraje y la precisión de giro por medio de intervenciones selectivas en los frenos de las ruedas izquierda y derecha del eje trasero.

Más concretamente: en un estilo dinámico de conducción, la rueda trasera del lado interior de la curva es frenada ligeramente con el viraje de la dirección. De este modo la rueda trasera del lado exterior de la curva dispone de mayor fuerza motriz, lo que le permite aportar un impulso de giro adicional en la dirección hacia la que se produce el viraje. El resultado es un viraje más directo y dinámico en curvas.

A velocidades medias y bajas el PTV Plus aumenta notablemente la agilidad y la precisión de viraje. A elevadas velocidades y al salir

acelerando de las curvas el bloqueo transversal del eje trasero de regulación electrónica proporciona una mayor estabilidad de circulación. Además mejora la tracción de las ruedas traseras sobre firmes con diferentes pavimentos.

¿Qué obtiene usted de todo esto? Una elevada estabilización lateral del vehículo en condiciones de gran aceleración transversal (carrocería estática). Una tracción óptima. Y una gran agilidad a cualquier velocidad. Además de una gran satisfacción, por supuesto.



Paso rápido por curva con un Panamera S sin PDCC (representación ilustrativa)



Paso rápido por curva con un Panamera Turbo con PDCC (representación ilustrativa)

También una berlina tiene una zona límite en cuanto a dinámica de conducción. Pero quien quiere apurarlos con una.

El Porsche Stability Management (PSM).

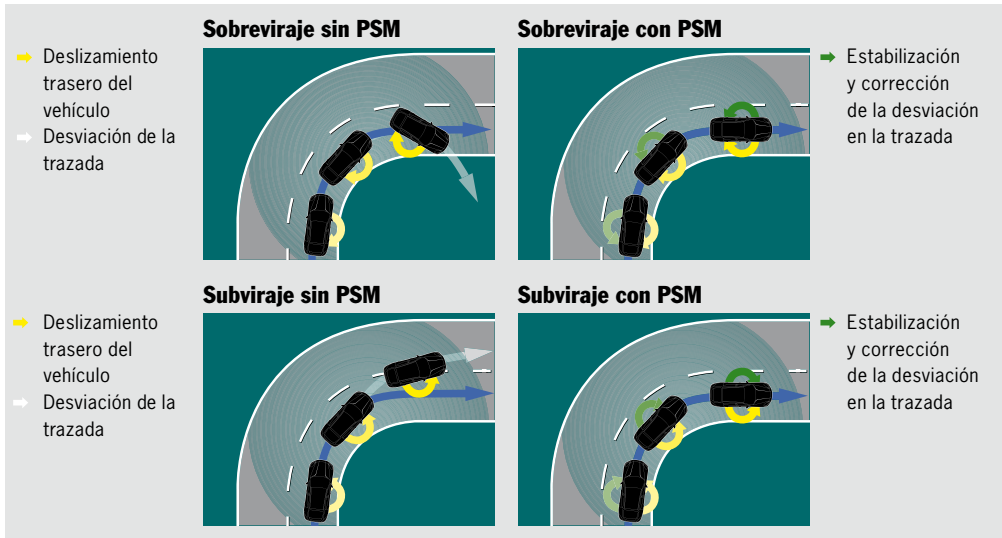
Todos los modelos Panamera equipan de serie el Porsche Stability Management (PSM) de desarrollo avanzado, un sistema de regulación automática para la estabilización del vehículo en condiciones límite derivadas de la dinámica de conducción. Una serie de sensores determinan permanentemente la dirección y velocidad de circulación, la

velocidad de giro del eje vertical y la aceleración transversal. A partir de ahí el PSM calcula la dirección efectiva del movimiento. Si se desvía de la trazada deseada por el conductor, inicia procesos de frenado selectivos sobre cada una de las ruedas.

El PSM mejora la tracción al acelerar sobre firmes irregulares

mediante las funciones del diferencial automático de freno (ABD), el control automático de tracción (ASR) y la regulación del par de arrastre del motor (MSR). Para una mayor agilidad.

En la modalidad SPORT PLUS del paquete opcional Sport Chrono (pág. 72), el PSM interviene más tardíamente y de este modo deja



a los conductores de estilo deportivo mayor espacio de maniobra.

¿Desea algo más deportivo? El PSM se puede desconectar y se vuelve a reconectar automáticamente por razones de seguridad si el conductor frena a fondo y al menos una de las ruedas delanteras (en la modalidad SPORT PLUS ambas ruedas delan-

teras) irrumpe en el margen de regulación del ABS. Sin embargo, el ABS y el ABD se mantienen permanentemente.

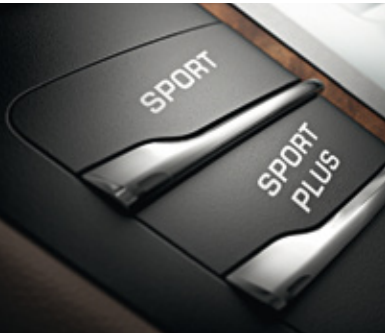
Otras dos funciones del PSM: el llenado previo del circuito de frenos – para alcanzar con gran rapidez la máxima potencia de freno. Y el asistente de freno, para

obtener la máxima deceleración en una frenada de emergencia.

En conclusión, el PSM ofrece una elevada estabilidad de marcha y una gran seguridad, además de una simultánea y extraordinaria agilidad.

Tiene la mente en otro sitio. ¿Cómo se llega hasta allí?

Sistemas para incrementar la deportividad.



Teclas SPORT en la consola central

Los vehículos con cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) o caja Tiptronic S el cambio a marchas superiores en la modalidad automática es más tardío y la reducción de marchas más temprana. Además, los sistemas de regulación del chasis Porsche Active Suspension Management (PASM) y Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) cambian a la modalidad deportiva: para imponer una mayor dureza de la amortiguación y unas maniobras de viraje más directas, lo que implica un comportamiento en curvas aún más ágil.

El Paquete Sport Chrono.

Los modelos Panamera pueden equipar opcionalmente el paquete Sport Chrono (sólo en combinación con el Porsche Communication Management PCM) (de serie en el Panamera Turbo S). Acentúa el carácter deportivo del vehículo.

Los componentes del paquete son un cronómetro digital y analógico, la tecla SPORT PLUS un indicador de aceleración longitudinal y transversal en el cuadro de instrumentos y un indicador de rendimiento para los tiempos por vuelta en el PCM.

La tecla SPORT PLUS alojada en la consola central activa la modalidad SPORT PLUS. La unidad de gestión del motor hace que éste adquiera ahora maneras más enérgicas. En los motores V6 y V8 el limitador de revoluciones recibe un ajuste de mayor dureza (salvo en el Panamera Diesel y el Panamera S Hybrid).

En los vehículos con Porsche Active Suspension Management (PASM) cambia a la modalidad SPORT PLUS, para imponer una mayor dureza de la amortiguación y unas maniobras de viraje más directas. Los modelos Panamera con suspensión neumática

adaptable descienden hasta el nivel inferior y cambian a una suspensión más dura.

Las intervenciones del PSM se producen ahora de forma más tardía en la modalidad SPORT PLUS, en beneficio de una mayor dinámica longitudinal y transversal. La frenada en curvas se vuelve perceptiblemente más ágil, ya que el PSM permite ahora, especialmente a bajas velocidades, un estilo de conducción más deportivo al frenar y salir acelerando, con lo que se incrementa la diversión al volante.

La modalidad SPORT PLUS ofrece una agilidad aún mayor con el PSM apagado. No obstante y por razones de seguridad, se mantiene siempre operativo en segundo plano e interviene de forma automática cuando ambas ruedas delanteras se encuentran dentro del margen de regulación del ABS.

El cronómetro del salpicadero muestra analógicamente las horas, minutos y segundos cronometrados. En una pantalla aparecen los segundos, las déci-



Cronómetro analógico y digital sobre el salpicadero

mas y las centésimas de segundo. Alternativamente en el cronómetro también se puede visualizar la hora real. Para la visualización, almacenamiento y evaluación de los tiempos por vuelta registrados, así como de los tiempos de los tramos alternativos, el Porsche Communication Management (PCM – pág. 102) es complementado con el indicador de rendimiento, que muestra información sobre el tiempo global, la distancia recorrida en la vuelta actual, así como el número de vueltas

acumulado y los respectivos tiempos por vuelta alcanzados. Además se visualizan la vuelta rápida y la autonomía restante del depósito. Y no sólo en el circuito de competición: calcule su recorrido diario al trabajo o defina recorridos de referencia y vuelva a descubrir los viejos caminos conocidos.

En combinación con el PDK, el paquete Sport Chrono incluye dos funciones adicionales específicas para el PDK:

En la modalidad SPORT PLUS los tiempos de cambio se acortan, las maniobras de cambio se vuelven más deportivas. A la menor deceleración, incluso a elevados regímenes, en la modalidad automática un dispositivo reductor de freno mucho más dinámico reduce velocidades. En modalidad de cambio manual los procesos de cambio de marchas son más rápidos y dinámicos, más apetitosos.

La segunda función es el «Launch Control» (control de salida). Posibilita una aceleración óptima al iniciar la marcha. Con la posición de marcha «D» o «M» puesta se pulsa la tecla SPORT PLUS. Seguidamente se pisa el pedal de freno con el pie izquierdo y se mantiene sobre el mismo. Al mismo tiempo, se pisa a fondo el acelerador. Las revoluciones del motor se ajustan en un valor óptimo de alrededor de 5.500 rpm y el embrague comienza a embragar ligeramente.



En el indicador PDK del volante deportivo, del volante multifunción o del opcional volante SportDesign aparece «Launch Control». Ahora simplemente se trata de soltar el freno. Y sólo hay que dejar que la 4ª dimensión produzca su efecto.

En los modelos Panamera Turbo rige lo siguiente: más potencia por principio. Lo mismo se puede decir del paquete Sport Chrono, disponible opcionalmente en el Panamera Turbo (de serie en el Panamera Turbo S). A las funciones descritas del paquete Sport

Chrono de los demás modelos añade una más: la función «Overboost».

¿De qué se trata? El conductor acelera a pleno gas, con la tecla SPORT o SPORT PLUS activada. La presión de sobrealimentación

aumenta hasta un 10% de forma temporal. El aumento de la presión de sobrealimentación provoca un claro incremento del par motor máximo. El Panamera Turbo desarrolla entonces hasta 770 Nm en lugar de 700 Nm de par motor de forma temporal-

mente limitada, que en el Panamera Turbo S asciende incluso hasta los 800 Nm en lugar de los 750 Nm. Y una extasiada sonrisa se va dibujando en el rostro del conductor.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en la página 165.



Ecuanimidad

Deportividad y ecología. No es una contradicción, sino un desafío. Un desafío deportivo. Al fin y al cabo pretende desenvolverse de forma acorde con el medio ambiente y, pese a ello, sin renunciar a nada. ¿Y en materia de seguridad? Tampoco vemos contradicción alguna. Así que no hay razón alguna para los rostros serios.

Es bueno saber que en caso de necesidad puede desviarse uno de forma rápida y segura. De una moda, por ejemplo.

El sistema de alumbrado.

Todos los modelos están equipados con un asistente de luz de carretera que enciende automáticamente las luces al oscurecer. El Panamera, el Panamera 4 y el Panamera Diesel equipan de

serie faros halógenos con regulación estática del haz luminoso, mientras todos los demás modelos equipan faros Bi-Xenón con regulación dinámica del alcance del haz luminoso y sistema

limpia-lavafaros. Ya sea con luz de cruce o luz de carretera, la calzada es iluminada de este modo de forma mucho más uniforme. El sistema de alumbrado dispone de un dispositivo

automático de desconexión, así como de la función de bienvenida a casa. La luminiscencia residual de los faros de tiempo programable, de la luz de cola y del alumbrado perimetral (pág. 81), en su caso, le iluminan el camino hasta la puerta de casa, por ejemplo.

De serie en todos los modelos: las luces diurnas, con cuatro focos de diodos luminosos en cada caso en los faros de los modelos Panamera Turbo y dispuestos en horizontal en los faros delanteros de todos los demás modelos. Aumenta la seguridad en conducción diurna, ya que permite ser visto mejor por los demás automovilistas.

Las luces delanteras incorporan además: los intermitentes, las luces de posición a base de conductores de fibra óptica en forma de barra con tecnología de diodos luminosos o bien, reservado exclusivamente a los modelos Panamera Turbo, conductores de fibra óptica con tecnología de diodos luminosos que circundan los intermitentes.



Diseño de iluminación nocturna Panamera S, Panamera 4S y Panamera S Hybrid



Diseño de iluminación nocturna Panamera Turbo y Panamera Turbo S



Diseño de iluminación nocturna de los modelos Panamera



Luz de curva del Porsche Dynamic Light System (PDLS)

El Porsche Dynamic Light System (PDLS) se encuentra disponible de serie en los modelos Panamera Turbo y con carácter opcional en los demás modelos. La luz de curva dinámica gira los faros, en función del ángulo de viraje y de la velocidad de circulación, hacia el interior de la curva y la luz de curva estática activa unos faros suplementarios para iluminar las curvas estrechas y los cruces. En pocas palabras, al entrar en una curva, la iluminación se anticipa al propio vehículo. Así puede ver con anticipación la trazada de la calzada y los eventuales obstáculos.

Además, también se ha integrado en el sistema el control de la luz de cruce en función de la velocidad. En los sistemas de alumbrado adaptativo se puede elevar el límite del alcance máximo de la luz de cruce dependiendo de la velocidad de circulación. El PDLS ejecuta esto automáticamente.

En trayectos de alta velocidad como en autopista, por ejemplo, el control de la luz de cruce adapta para ello el haz de luz y, en consecuencia, el alcance de la luz de cruce: avanza hacia delante y mejora de este modo la visibilidad, aunque sin deslumbrar por ello al tráfico de sentido contrario.

La otra función del PDLS, la luz de visibilidad reducida, se activa al encender las luces traseras antiniebla. Reduce la reflexión en caso de malas condiciones de visibilidad como niebla, aguaceiros o nevadas, por ejemplo. La luz de cruce se abre más y el haz de luz se reduce en la zona superior. De este modo se deslumbra menos al conductor.

Las luces de freno adaptables con tecnología de diodos luminosos de todos los modelos Panamera emiten una luz de intensidad pulsátil en caso de frenada de emergencia. De este modo el tráfico

rodado que circula por detrás puede reconocer con mayor rapidez una situación crítica.

Los vehículos con paquete de memoria de conductor o de memoria confort (de serie en los modelos Panamera Turbo) disponen de alumbrado perimetral de diodos luminosos en los retrovisores exteriores. Ilumina las zonas alrededor de las puertas.

Para la luz de marcha atrás, la tercera luz de freno en el portón trasero, así como los intermitentes traseros y los pilotos antiniebla se emplea igualmente la tecnología de diodos luminosos. Las ventajas: una respuesta extremadamente rápida y una gran intensidad luminosa. Para una mayor seguridad y un diseño inconfundiblemente Porsche tanto de día como de noche.

En cualquier viaje largo llega un momento en que hay que pararse. Al menos al llegar al destino.

Los frenos.

Los modelos Panamera equipan un sistema de frenos con mordazas fijas de aluminio de 6 émbolos en arquitectura monobloque delante y de mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque detrás. En el Panamera, el Panamera 4 y el Panamera Diesel las mordazas de freno son de color Negro, en los modelos Panamera S de color Plata y en los modelos Panamera Turbo de color Rojo.

Los discos de freno son estriados y están autoventilados para un mejor rendimiento incluso en condiciones extremas, así como para aumentar la disipación del calor. El diámetro de los discos de freno en los modelos Panamera Turbo es 390 mm delante y de 350 mm detrás, en los demás modelos de 360 mm delante y de 330 mm detrás.

El sistema antibloqueo (ABS) proporciona un proceso de decelera-

ción uniforme. Un control de desgaste de las pastillas de freno le indica el momento en que es necesario cambiar las pastillas.

El freno de estacionamiento eléctrico, que puede activar y desactivar manualmente, se libera automáticamente al iniciar la marcha. Con la función Hold puede iniciar la marcha en llano y en pendiente sin que el coche ruede hacia atrás.

El Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Puede equipar discrecionalmente su vehículo con un sistema de frenos que ha tenido que superar las más duras exigencias en los circuitos de competición: los frenos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). En los modelos Panamera Turbo sólo se encuentra disponible en combinación con ruedas de 20 pulgadas, en

los demás modelos Panamera sólo con ruedas a partir de 19 pulgadas.

Los discos de freno cerámicos perforados del sistema PCCB tienen en los modelos Panamera Turbo un diámetro de 410 mm delante y 350 mm detrás, en los demás modelos de 390 mm delante y 350 mm detrás.

Característico también del sistema PCCB es su reducida dilatación térmica, que evita deformaciones en condiciones de máxima exigencia. Además, los discos de freno cerámicos garantizan la ausencia de corrosión y ofrecen una mejor amortiguación acústica.

La respuesta de los frenos tiene lugar con mayor rapidez y precisión a la menor presión sobre el pedal. En particular, al ser sometidos a una intensa solicitud se alcanzan las condiciones óptimas para unas distancias de frenado

menores. Además incrementan la seguridad en las frenadas a alta velocidad gracias a la gran resistencia a la fatiga del sistema de frenos PCCB.

La ventaja decisiva radica en el peso extremadamente ligero de los discos de freno cerámicos, aproximadamente un 50% inferior

al de los discos de fundición gris de diseño y dimensiones equiparables. Un factor que no sólo repercute positivamente en las prestaciones y el consumo, ya que reduce fundamentalmente las masas no suspendidas y en rotación. En consecuencia, se logra un mejor agarre y un mayor confort de marcha y roda-

dura, sobre todo por carreteras de firme irregular. Y más agilidad, así como una maniobrabilidad de nuevo mejorada.



PCCB

Con toda confianza:
En ocasiones es bueno ser un hueso duro de roer.

El diseño de la carrocería.

La arquitectura ligera del bastidor realizada en aceros de alta resistencia, acero inoxidable, magnesio y aluminio, proporciona un reducido peso total, ofrece la máxima protección en caso de impacto y posee una célula de seguridad especialmente resistente. Una estructura de montantes longitudinales y transversales en la parte delantera absorbe la energía de la deformación en caso de impacto y distribuye las fuerzas actuantes, minimizando así la deformación

del habitáculo. El bastidor auxiliar de aluminio del eje delantero, que cuenta con una deformación predefinida, refuerza adicionalmente la seguridad pasiva. Un rígido montante transversal del panel del salpicadero reduce en caso de impacto la deformación del espacio apoyapiés, para una mejor protección de los pies y piernas de los ocupantes. Unos elementos de absorción de impactos de fácil sustitución protegen la estructura de la carrocería en caso de pequeños accidentes.

El capó delantero activo.

El capó delantero activo ofrece mayor protección a los viandantes: si los sensores de la parte delantera detectan un impacto, el sistema eleva el capó por la parte trasera, accionándolo de forma pirotécnica, con lo que se puede reducir el riesgo de lesiones.

- Magnesio
- Aluminio
- Aceros de embutición profunda
- Microaleaciones de aceros de alta resistencia
- Aceros multifase
- Aleaciones de acero al boro



La mayor serenidad surge poniendo una sana distancia con las cosas.

Airbags y sistema de cinturones.

Todos los modelos Panamera equipan de serie airbags de gran tamaño para conductor y acompañante que, dependiendo de la gravedad y el tipo de accidente, se detonan oportunamente en dos etapas. En accidentes leves, los ocupantes son retenidos por la primera etapa. La bolsa de aire es más blanda en esta etapa, con lo que disminuye la carga sobre los ocupantes.

También equipan de serie, además de los airbags de rodillas para conductor y acompañante, el Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Este sistema incluye airbags laterales en los asientos delanteros, airbags de cortina en todo el bastidor de techo y las ventanillas laterales desde los pilares A a los C, así como barras de protección lateral en las puertas. Los airbags laterales de la parte trasera se encuentran disponibles con carácter opcional.



Además, el equipamiento de serie incluye: columna de dirección de seguridad, cinturones de tres puntos de anclaje, ajuste de altura y limitadores de la fuerza de tensado delante, así como pretensores delante y detrás.

Un sensor de vuelco detecta el vuelco inminente y activa automáticamente los airbags de cortina y los pretensores.

**Como conductor es usted responsable de cuatro personas.
Nosotros lo somos también de todas las demás.**

Porsche y el medio ambiente.

La preservación del medio ambiente.

En la época del cambio climático global, en la proliferan en particular los debates sobre las emisio-

nes de CO₂, todo constructor de automóviles se plantea la cuestión de qué respuesta puede ofrecer en materia de preservación del medio ambiente. La nuestra cuenta con una larga tradición.

Y se expresa en estos términos: máxima eficiencia.

En los últimos quince años Porsche ha reducido las emisiones de CO₂ de sus vehículos

en un promedio anual del 1,7%, entre el 2006 y el 2010 incluso un 4,6% anual.* Y en relación con la potencia de sus motores, Porsche es uno de los constructores de automóviles que puede presentar el menor índice de emisiones de CO₂. Tal logro se ha conseguido con una propulsión eficiente, arquitectura ligera, aerodinámica optimizada y reducidas pérdidas por fricción de rodadura.

Este alto grado de compatibilidad medioambiental comparativamente alto, viene garantizado, entre otras razones, por la propia gestión medioambiental aplicada en Weissach. Aquí es donde se afinan tanto como es posible todos los desarrollos desde la perspectiva ecológica. La meta: potencia. Pero no en detrimento del medio ambiente.

Emisiones de escape.

Los modelos Panamera están equipados con una muy avanzada tecnología de escape.

El balance es ejemplar: los vehículos de Porsche muestran en sus respectivas categorías que incluso un deportivo muy potente puede alcanzar unos valores de emisión relativamente moderados. A ello contribuyen los más modernos conceptos de motor. Desde el híbrido, pasando por el

diésel y terminando por los de gasolina. Además, gracias al rápido calentamiento del sistema de catalizadores tras el arranque se alcanza tempranamente la temperatura óptima de funcionamiento, para una mejor disminución de los contaminantes.

Los motores de gasolina y el híbrido incorporan un sistema de regulación lambda estereo. Cada una de las dos bancadas de cilindros dispone de un circuito regulador lambda independiente, que determina la cantidad óptima de combustible por medio de la gestión electrónica del motor. Para una eficaz depuración de los gases de escape. En los motores V8 un sistema de insuflado secundario de aire actúa facilitando la depuración: en la fase de calentamiento de los catalizadores un compresor bombea aire adicional en el tramo de escape, lo que acelera el calentamiento. De este modo se reducen las emisiones.

* La reducción en el consumo expuesta ha sido determinada a partir de los valores de consumo obtenidos según el NCCE (Nuevo Ciclo de Circulación Europeo) en los respectivos años de construcción de los vehículos, referidos al Reglamento Europeo vigente en cada caso.



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en las páginas 162-165.

La recirculación de gases de escape del Panamera Diesel reconduce una parte de los gases de escape de nuevo al proceso de combustión. El resultado es una reducción de la temperatura punta de combustión y, por tanto, de las emisiones de óxidos de nitrógeno. Por supuesto, incorpora un catalizador de oxidación, así como un filtro de partículas de gasóleo.

Otras medidas tendentes a la reducción del consumo son, por ejemplo, la función automática de arranque y parada, así como el sistema de recuperación de la red de a bordo, con el se recarga la batería del vehículo generalmente durante los procesos de frenado. Al acelerar, por el contrario, se estrangula la corriente de carga del alternador regulable, ya que el motor de combustión interna ha de ceder menos potencia para cargar la batería.

Arquitectura ligera y reciclaje.

Uno de los objetivos prioritarios en el desarrollo de un Porsche es una inteligente arquitectura ligera. Por razones económicas. Y ecológicas. Esta combinación

es el fundamento para unos reducidos valores de consumo sin renunciar a unas extraordinarias prestaciones. Económicas, por la elevada proporción de aleaciones de aluminio, plásticos y planchas de acero de alta resistencia. Son sustancialmente más robustas y ligeras que el acero convencional. Alrededor del 23% de la estructura bruta de carrocería del Panamera está compuesto por aleaciones ligeras. Un ejemplo: el capó del motor, las puertas, las aletas delanteras y el portón trasero son de aluminio. Porque así ahorramos peso. Y proporciona un balance ecológico positivo. Conforme a los balances ecológicos elaborados, el gasto extra de energía y las mayores emisiones de la fabricación del aluminio se compensan sobradamente después de realizar viajes relativamente cortos gracias al combustible ahorrado.

Ecológicas también, ya que todas las materias primas son seleccionadas rigurosamente y sólo se utilizan los componentes avanzados y tan ecológicos como es posible. Todas las materias primas de aleación ligera poseen un alto grado de reciclabilidad.

Todas las materias primas están perfectamente identificadas para su posterior reciclado y clasificación. La reducción de las variantes de plásticos amplía aún más esas posibilidades. Los reciclados plásticos son empleados en todas aquellas partes donde cumplen las exigencias técnicas.

En pocas palabras, con los procedimientos actuales el Panamera es reciclable en un 95% aproximadamente.

Porsche utiliza exclusivamente esmaltes al agua compatibles con el medio ambiente. Se reduce así la necesidad de emplear disolventes en la producción y en el área de talleres. Comprobará que en Porsche la preservación del medio ambiente no comienza al final de la vida del vehículo. Sino desde los propios inicios de su diseño y desarrollo.





Mantenimiento.

Los prolongados intervalos de mantenimiento no sólo son cómodos y reducen los costes de taller. También posibilitan el cuidadoso y ecológico tratamiento de carburantes y piezas de desgaste. Ello redundará en beneficio de todos. Dos claras ventajas para usted son los menores costes de mantenimiento y un gran ahorro de tiempo. Pero quizá sea el medio ambiente el que obtenga la mayor ventaja. Puede consultar los intervalos de mantenimiento concretos en la lista de precios adjunta.

Combustible.

Todos los modelos Panamera con motor de gasolina están concebidos para funcionar con combustible con una proporción del 10 % de etanol. El propulsor diésel admite la mezcla de hasta un 7 %

de biodiésel. Esto mejora en la misma proporción el balance de CO₂, ya que el biocombustible es obtenido a partir de cultivos vegetales renovables, que absorben CO₂ de la atmósfera para su crecimiento.

En el sistema de combustible hemos minimizado la emisión de hidrocarburos. El filtro de carbón activo contribuye a ello tanto como el material multicapa del depósito de combustible. Todas las tuberías conductoras de combustible son de material sintético multicapa, acero o aluminio.

Ruidos.

Los modelos Panamera cumplen todas las normativas legales vigentes sobre emisión de ruidos. Sin encapsular el motor. Los ruidos molestos son eliminados en la propia fuente. Las piezas

del motor son rígidas, las piezas móviles ligeras, las tolerancias de montaje reducidas. Y ello durante toda la vida útil.



Personalidad

Acolchados, oscuros, de trasera escalonada. Ese es el aspecto que normalmente tienen las genuinas berlinas. ¿No se ve usted así en absoluto? ¿Más bien inadaptado? Pues entonces: abogamos por la dinámica deportiva. Por la autenticidad. Por la personalidad.

La presunción de estar por encima de los demás no va con usted.

El confort.

El interior.

Lo que llama enseguida la atención es la consola central ascendente hacia delante. ¿No tiene el aspecto de una berlina precisamente? Afortunadamente. Pero parece inequívocamente un automóvil deportivo. Y, sobre todo, se conduce como tal. Con un recorrido extremadamente corto para la mano entre la palanca de cambios y el volante. Más concretamente: el volante deportivo de serie, ajustable en altura y profundidad, y con el aro acabado en cuero liso. Y opcionalmente calefactable.

Para lograr una imagen más deportiva, opcionalmente puede equipar en combinación con el cambio PDK o la caja Tiptronic S el volante SportDesign con levas de cambio (v. pág. 59).

Puede equipar opcionalmente el volante multifunción (de serie en

el Panamera S, el Panamera 4S, el Panamera S Hybrid, el Panamera Turbo y el Panamera Turbo S), con cuyas teclas puede manejar cómodamente muchas funciones de audio y, en su caso, de telefonía y navegación. Se encuentra disponible en cuero liso o, con aro calefactable, también en raíz de nogal, tinoe, abedul antracita, caoba y carbono.

Estos y otros materiales les ofrecen, en forma de paquetes de interior, numerosas posibilidades de personalización. Para un ambiente deportivo o de lujo. O ambos. En la pág. 124 y ss. encontrará una información más detallada sobre colores y personalización. Todos los elementos de mando de uso más frecuente de la consola central han sido agrupados lógicamente en paneles. Así podrá acceder rápidamente a cada una de las funciones, sin necesidad de explorar largos submenús de soluciones alternativas.

En los detalles más insignificantes se reconoce la magnitud real del espacio disponible en el interior. Porque lo poseen: los modelos Panamera ofrecen un gran número de compartimentos, en las puertas y en la consola central, por ejemplo. Las bebidas pueden alojarse en el soporte dispuesto al efecto en el reposabrazos central delantero. Discrecionalmente, sin sobreprecio, se puede disponer además de dos sujetavasos desplegable encima de la guantera. Y en la parte trasera hay otros dos de serie.

Una novedad de los modelos Panamera: las puertas opcionales Soft Close.* Facilitan por medio de un mecanismo de cierre integrado en la cerradura de las puertas el cierre cómodo y seguro de las cuatro puertas.



Interior del Panamera Turbo con volante multifunción y paquete Sport Chrono



Sujetavasos delantero



Guantera

* No disponible antes de 12/2012.



Asientos confort traseros (en combinación con consola central grande) con reposacabezas confort en el Panamera Turbo

Puede equipar opcionalmente una gran consola central en la parte trasera, para disponer de más espacio aún, que incorpora también dos enchufes de 12 voltios y una preinstalación para un compartimento refrigerado.

El concepto de iluminación interior con sistema de desconexión

retardada resulta muy práctico y es, al mismo tiempo, ingeniosamente estético. Tan sólo algunos ejemplos: tiradores de puerta y compartimentos iluminados en la parte delantera, luz de orientación, iluminación del espacio apoyapiés delantero, focos de lectura e iluminación interior independiente para las cuatro plazas.

Un paquete de iluminación interior, de carácter opcional y específicamente concebido para la parte trasera, incluye otros dos focos de lectura en la consola de techo de la parte trasera, lámparas en el espacio apoyapiés y luz de orientación adicional en la parte trasera, así como compartimentos iluminados en las puertas



y en la consola central trasera. Generalmente con tecnología de diodos luminosos de gran potencia y bajo consumo. La iluminación ambiental adicional de las consolas de techo delantera y trasera, así como de los focos de lectura, es de intensidad atenuable.

El techo interior tapizado en Alcantara forma parte del equipamiento de serie en los modelos Panamera Turbo y está disponible opcionalmente en los demás modelos.

También puede equipar con carácter opcional el acristalamiento insonorizante y antitér-

mico (vidrio multilaminar termoaislante) o el acristalamiento Privacy de tintado oscuro. Proporciona discreción y protege de la radiación solar intensa. Del mismo modo que las cortinillas solares eléctricas en las ventanillas laterales traseras y detrás de los asientos traseros.



Instrumentos del Panamera Turbo

Los instrumentos.

Si los cinco instrumentos redondos de los modelos Panamera le hubieran sorprendido, se habría malogrado su finalidad: la de ser legibles de forma rápida, exacta y sencilla. En la estética típica de Porsche.

La pantalla a color de 4,8 pulgadas y alta resolución con tecnología TFT alojada en el cuadro de instrumentos informa al conductor sobre los datos del ordenador de a bordo, o permite visualizar el mapa del sistema de navegación, entre otras cosas. Además, muestra los valores del control de velocidad con regulación de distancia e informa en el Panamera S

Hybrid acerca del respectivo flujo de energía.

En el Panamera, el Panamera 4 y el Panamera Diesel la esfera del cuentarrevoluciones es de color Negro, en los modelos Panamera S de color Gris Plata y en los modelos Panamera Turbo Negra, con el anagrama «turbo» o «turbo S».

Los asientos delanteros.

Los asientos delanteros con reposacabezas integrados son confortables y ofrecen una excelente sujeción lateral en los tramos de curva dinámicos, pero sin estrecheces.

Son ajustables de forma completamente eléctrica de serie la altura del asiento, la inclinación del asiento y del respaldo, así como la posición longitudinal. Tanto en lado del conductor como en el del acompañante. Opcionalmente disponible: la memoria de conductor para la recuperación automática de la configuración personalizada del asiento y de los retrovisores exteriores guardada.

En los modelos Panamera Turbo los asientos delanteros ofrecen aún más: en el paquete de memoria confort de serie (opcional para los demás modelos) para conductor y acompañante se incluyen, además del ajuste eléctrico de la columna de dirección, un apoyo lumbar eléctrico de cuatro posiciones, un reacondicionador eléctrico de la superficie de asiento, así como la memorización de los ajustes de los asientos, el volante y los retrovisores. La iluminación del entorno (luces LED en los retrovisores exteriores) es parte integrante del paquete de memoria de conductor y del paquete de memoria confort.



Asiento delantero de serie



Asiento deportivo adaptable de la parte delantera

Puede equipar opcionalmente el asiento del acompañante con una fijación ISOFIX para asientos infantiles, en combinación con un airbag de acompañante desconectable.

Los asientos deportivos adaptables.

¿Le gusta conducir algo más deportivamente? Los asientos deportivos adaptables disponibles opcionalmente para todos los modelos Panamera están

completamente orientados a ello, con un acolchado más duro, así como una mejor sujeción lateral gracias a los flancos elevados del asiento y del respaldo.

Con el ajuste eléctrico de 18 posiciones puede adaptar óptimamente los asientos a sus necesidades en relación con la altura del asiento, la inclinación del asiento y del respaldo, el reacondicionado de la superficie del asiento, el ajuste longitudinal y el apoyo lumbar de cuatro posi-

ciones. La columna de dirección es ajustable eléctricamente.

Además se pueden regular por separado los flancos del asiento y del respaldo, para proporcionar un magnífico confort en viajes largos o una excelente sujeción lateral al circular por sinuosas carreteras. Incluye igualmente la memorización de la posición de los asientos de conductor y acompañante, apoyo lumbar incluido, así como la posición del volante y del retrovisor exterior del lado del conductor.

Los asientos traseros.

Su principal característica: son dos asientos independientes. Con mucha libertad de movimientos a la altura de las piernas y de la cabeza, incluso para pasajeros de gran constitución corporal. Y una excelente sujeción lateral incluso en los tramos de curva dinámicos. Sin detrimento del confort. En medio, un reposabrazos central abatible con compartimento. El respaldo es abatible por separado en una proporción 40:60. Para disponer de mayor espacio o guardar objetos voluminosos. Con la gran consola central opcional, ambos respaldos son abatibles por separado a izquierda y derecha de la misma, mientras la consola propiamente dicha se mantiene inamovible.

También puede equipar opcionalmente la parte trasera de todos los modelos Panamera con asientos confort. Con ajuste eléctrico del respaldo, reacondicionador de la superficie del asiento, apoyo lumbar y la posibilidad de ajustar el asiento delantero del acompañante desde la parte trasera.

Si elige los asientos confort con ventilación de asiento para la parte trasera, dispondrá además de reposacabezas confort (pág. 96). En combinación con los asientos deportivos adaptables en la parte delantera, los asientos traseros también serán asientos deportivos, con esquema de costuras modificado y flancos elevados.

De serie en todos los modelos Panamera en ambos asientos traseros: la segura fijación ISOFIX para asientos infantiles.

Calefacción y ventilación de asiento.

Los asientos delanteros de los modelos Panamera S y de los modelos Panamera Turbo disponen de serie de calefacción (opcional en el Panamera, el Panamera 4 y el Panamera Diesel), que calienta agradablemente la superficie del asiento y del respaldo. En los modelos Panamera Turbo también los asientos de la parte trasera son calefactables (con carácter

opcional en todos los demás modelos).

Opcionalmente también puede equipar los asientos delanteros, o incluso los cuatro asientos, con un sistema de ventilación (sólo en combinación con la calefacción de asiento). La ventilación activa de las bandas centrales del asiento y del respaldo, ambas perforadas, así como la aireación pasiva de los flancos generan una corriente de aire, que elimina la humedad de la transpiración y proporciona un clima agradablemente seco en el asiento, incluso en condiciones de mucho calor exterior. La intensidad de la calefacción y aireación de los asientos se puede regular en tres niveles de forma independiente. También es posible el funcionamiento simultáneo de la ventilación y la calefacción.



Sistema de asientos traseros

A pesar del predominio de la mentalidad de potencia: de vez en cuando también conviene relajar lúdicamente el espíritu.

Audio y comunicación.



Sistema de audio CDR

El sistema de audio CDR.

El sistema de audio CDR (de serie en el Panamera, el Panamera 4, el Panamera Diesel, el Panamera S, el Panamera 4S y el Panamera S Hybrid) posee una pantalla a color de 7 pulgadas, que reacciona al contacto digital (pantalla táctil), con la que puede gestionar de forma rápida y sencilla los menús y funciones más importantes. Pero también puede

hacerlo mediante los volantes multifunción.

La radio CD integrada, con doble sintonizador de FM y RDS, 30 posiciones de memoria, autostore dinámico y regulación del volumen en función de la velocidad, incluye un sistema de sonido con diez altavoces y una potencia total de 100 vatios. Pero también puede combinar opcionalmente el sistema de audio CDR con

el sistema de sonido envolvente BOSE® (pág. 108) o el sistema de sonido envolvente High-End de Burmester® (pág. 110, salvo en el Panamera S Hybrid).

El cargador de CD integrado se encuentra disponible con carácter opcional y puede alojar hasta seis discos CD.

Para el sistema de audio CDR se encuentra disponible opcionalmente la preinstalación de telefonía móvil para la conexión vía Bluetooth® de teléfonos móviles que soportan el Hands-free Profile (HFP).

El Porsche Communication Management (PCM) con módulo de navegación.

El Panamera Turbo y el Panamera Turbo S están equipados de serie con el Porsche Communication Management (PCM) (opcional también en los demás modelos).



Porsche Communication Management (PCM), inc. módulo de navegación

El PCM es la unidad de mando centralizada para los sistemas de audio, navegación y comunicación. Potente, versátil y, pese a ello, sencillo de manejar.

En el centro figura la pantalla táctil de alta resolución de 7 pulgadas, que se maneja intuitivamente. O bien del modo habitual con el selector pulsatorio. Un máximo de cinco entradas por página permanecen siempre a la vista.

La radio tiene 42 posiciones de memoria, un doble sintonizador de FM con función RDS-Diversity, que busca constantemente en segundo plano la frecuencia de mejor recepción de la emisora elegida, así como, por ejemplo, autostore dinámico.

El reproductor de DVD de audio reproduce música de discos CD y DVD de audio y es compatible con el formato MP3. Además, es

posible la reproducción de audio de discos DVD de vídeo. El cargador de CD/DVD, integrado en el PCM y disponible con carácter opcional, admite hasta seis discos CD o DVD. Con la interfaz universal de audio opcional (USB) es posible almacenar y reproducir hasta 10.000 archivos MP3 en el disco duro interno (la denominada Jukebox).*

* El almacenamiento y la reproducción de archivos MP3 no estará disponible antes de 11/2012.

¿Y el sonido? En los modelos Panamera, Panamera 4 y Panamera Diesel, así como en los modelos Panamera S, brota de once altavoces y con una potencia de 235 vatios. Y en los modelos Panamera Turbo, dependiendo de la fuente, incluso en formato Dolby Digital 5.1, a través del sistema de sonido envolvente BOSE® integrado de serie (pág. 108). Para unas prestaciones acústicas superiores, el PCM se puede combinar opcionalmente con el sistema de sonido envolvente High-End de Burmester® (pág. 110, salvo en el Panamera S Hybrid).

Un sintonizador de TV híbrido disponible opcionalmente para el PCM capta emisiones de televisión en abierto en formato analógico y digital.

Con el módulo de navegación, que cuenta con un disco duro de alta velocidad, incluido en el PCM puede escoger entre la vista cartográfica bidimensional y la perspectiva. En algunas áreas también es posible la representación en 3D del terreno del entorno con la carta de satélites sobrepuesta, así como la representación en 3D de los edificios. En la modalidad

de pantalla partida se puede visualizar, por ejemplo, además de la sección actual del mapa, también una lista con pictogramas relativos a la siguiente manobra de circulación. El módulo de navegación ofrece además el cálculo dinámico de la ruta hacia el destino teniendo en cuenta los mensajes de tráfico oficiales (TMC), así como los sensores adicionales de flujo de tráfico (TMC Pro).*

Una función central del PCM en el Panamera S Hybrid es la representación gráfica del régimen híbrido mediante el indicador de flujo de energía, con estados como, por ejemplo, circulación eléctrica, modalidad boost, recuperación o navegación a vela. Además, un indicador estadístico permite visualizar la proporción de trayectos libres de emisiones con relación al tiempo de viaje total.

El mando por voz.

¿Desea navegar, mantener una conversación telefónica o escuchar la radio? Entonces dígaselo. Al mando por voz disponible

opcionalmente con el PCM, que admite la introducción de palabras completas. El mando por voz comprende la introducción ininterrumpida de direcciones* de destinos de navegación, entradas de agenda de teléfono o nombres de emisoras de radio. También puede hojear listados mediante instrucciones habladas.

El libro de rutas electrónico.

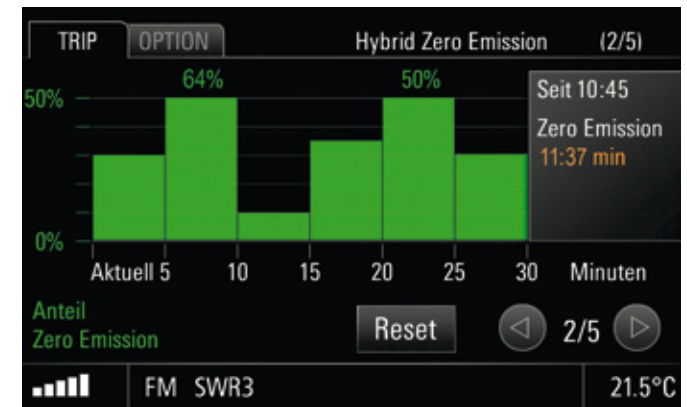
El PCM se encuentra disponible opcionalmente con un libro de rutas electrónico, que registra automáticamente el kilometraje, el trayecto recorrido, la fecha y la hora, así como la dirección de partida y de destino. El software cumple los requisitos de la administración tributaria alemana en relación con la documentación de los sistemas automáticos de registro de rutas.

El módulo de teléfono.

El módulo telefónico GSM de banda cuádruple, de carácter opcional, ofrece un elevado confort de uso y una calidad de sonido optimizada. Puede intro-

ducir directamente su tarjeta SIM en el lector de tarjetas SIM integrado en el PCM y sostener una conversación telefónica por medio del dispositivo manos libres o el auricular de mando inalámbrico. O de forma más cómoda aún: con la conexión Bluetooth® de su teléfono móvil a través de SIM-Access Profile (SAP). Tras el acoplamiento automático se desconecta la antena de su teléfono móvil con el fin de ahorrar batería y se recurre a la antena exterior del vehículo. Dependiendo del teléfono móvil, no sólo tendrá acceso a los números de su tarjeta SIM, sino también a los de la memoria interna. El mando tiene lugar igualmente, dependiendo del teléfono móvil, a través del PCM, el volante multifunción o el mando por voz. Puede dejar tranquilamente su teléfono móvil en la chaqueta.

Además, también puede conectar vía Bluetooth® por medio del módulo telefónico aquellos teléfonos móviles que sólo soportan Handsfree Profile (HFP). En este caso, la conexión GSM tiene lugar básicamente a través de la antena del teléfono móvil. El PCM hace de dispositivo manos libres y el



teléfono móvil se puede mantener guardado. Tenga en cuenta al respecto la nota de la pág. 151.

Para poder mantener conversaciones discretas a pesar de la presencia de otros pasajeros, el módulo de teléfono incluye

un auricular inalámbrico por Bluetooth® con pantalla y teclado, alojado en la consola central. Sin embargo, en una conexión Bluetooth® a través del Handsfree Profile (HFP) no se puede utilizar el auricular de mando.

* El TMC Pro y la introducción ininterrumpida de direcciones no estará disponible antes de 11/2012.



Interfaz universal de audio

La preinstalación de telefonía móvil.

Para la conexión vía Bluetooth® de teléfonos móviles que sólo soportan el Handsfree Profile (HFP), se encuentra disponible con carácter discrecional la preinstalación de telefonía móvil. Al establecer la conexión a través de HFP, el sistema de audio CDR o el PCM operan únicamente como dispositivo manos libres. También en este caso se puede mantener guardado el teléfono móvil. A través del sistema de audio CDR y del PCM se pueden

manejar las funciones básicas del teléfono móvil. La conexión GSM tiene lugar básicamente a través de la antena del teléfono móvil. Tenga en cuenta al respecto la nota de la pág. 151.

Los servicios en línea.*

Con la App AHA disponible gratuitamente, a través de su teléfono smartphone puede reproducir a través del PCM radio por internet, news feeds, podcast y revistas de audio. También es posible la búsqueda de "puntos de interés"

para adoptarlos como destinos de navegación. Aunque la recepción de los contenidos de internet discurre a través de su teléfono smartphone, su manejo tiene lugar por medio del PCM.

La interfaz universal de audio.

Puede equipar opcionalmente el sistema de audio CDR de la consola central delantera con una conexión AUX (para reproductores MP3 apropiados, por ejemplo), y el PCM con una interfaz AUX y una conexión USB, a la que también podrá conectar su iPod®.** Puede manejar su iPod®, así como otros reproductores apropiados de MP3 o lápices de memoria USB conectados a través de la interfaz USB por medio del PCM. En su Centro Porsche Oficial puede obtener más detalles al respecto. A través de la interfaz USB de pueden transferir hasta 10.000 temas en formato MP3 al disco duro interno (la denominada Jukebox) del PCM para su posterior reproducción desde el mismo.* Para más detalles consulte con su Centro Porsche Oficial.



Porsche Rear Seat Entertainment

El Porsche Rear Seat Entertainment.

El Porsche Rear Seat Entertainment esta disponible opcionalmente. Está compuesto por dos pantallas, dos reproductores y dos auriculares inalámbricos por infrarrojos, y reproduce todos los formatos (CD, DVD, MP3, etc.). Se maneja a

través de la pantalla táctil. Admite además la conexión de dos fuentes AV independientes.

Las consolas, forradas en cuero con pantallas TFT de 7 pulgadas se encuentran en los respaldos de los asientos delanteros.

* No disponible antes de 11/2012.
 ** Puede informarse acerca de la compatibilidad de los modelos de iPod® en su Centro Porsche Oficial.

Su visión del mundo también abarca 360°.

El sistema de sonido envolvente BOSE®.

¿Se quiere realmente escuchar música en un Porsche, en lugar del sonido del motor? Entendemos su parecer, pero tenemos una respuesta de lo más contundente: BOSE®.

El sistema de sonido envolvente BOSE® se puede combinar tanto con el Porsche Communication Management (PCM) como con el sistema de audio CDR y forma parte del equipamiento de serie en el Panamera Turbo y en el Panamera Turbo S.

El sistema cuenta con 9 canales de amplificación. Catorce altavoces, con un altavoz de graves de altas prestaciones de 200 vatios (subwoofer activo), proporcionan una configuración de sonido muy equilibrada y transforman el Panamera en una auténtica sala de conciertos. Su potencia total: 585 vatios (Panamera S Hybrid: caja de resonancia activa de 160 vatios*, 545 vatios de potencia total).

En combinación con el Porsche Communication Management (PCM), el sistema de sonido envolvente BOSE® posibilita la reproducción de audio de discos DVD y, por tanto, el impresionante espectro acústico de las grabaciones digitales en formato 5.1. Por supuesto, también se pueden reproducir fuentes como discos CD o reproductores MP3, en estéreo. Y pulsando un botón en la modalidad envolvente, generada por la segunda tecnología patentada de BOSE® Centerpoint® 2.

La tecnología AudioPilot® Noise Compensation Technology, un sistema de compensación de ruidos perturbadores patentada por BOSE® para los sistemas de audio, mide constantemente con ayuda de un micrófono todos los ruidos que se producen en el



* En el Panamera S Hybrid, el subwoofer del sistema de sonido envolvente BOSE® restringe la capacidad para equipajes por debajo del borde de carga.

interior del vehículo y adapta automáticamente la reproducción musical de tal modo que la sensación acústica es siempre uniforme. En cualquier situación de conducción. En tiempo real.

Con su experiencia BOSE®, pionera en este apartado, ha adaptado el sistema específicamente al habitáculo del Panamera.

Con las tecnologías de procesamiento de señales desarrolladas por BOSE® específicamente para el sector del automóvil, está diseñado óptimamente desde el punto de vista acústico a la medida de la arquitectura del interior del habitáculo.

El resultado es un sonido equilibrado y de alta fidelidad, así

como una fascinante experiencia acústica espacial de 360° desde cualquiera de las cuatro plazas. Lo único que como conductor no debe hacer nunca con este sonido es cerrar los ojos para escucharlo relajadamente.

Made in Germany es algo que suena especialmente bien. Y no sólo en relación con los automóviles deportivos.

El sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®.



El sonido de Weissach viene amplificado desde Berlín. Hablamos de Burmester®, la estrella berlinesa entre los proveedores más prestigiosos de High-End del ámbito audiófilo en todo el mundo. Y con el sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®, que se encuentra disponible opcionalmente en todos los modelos Panamera salvo en el Panamera S Hybrid, tanto en combinación con el sistema de audio CDR como con el PCM.

Las tecnologías empleadas corresponden al elevado nivel de los sistemas de audio domésticos High-End de Burmester®. Pura vanguardia y por primera vez aplicada así en un automóvil. La labor: sin compromisos. El tratamiento: excelente. El sonido: fenomenal. La superioridad del sistema resulta de numerosos detalles. Y un sólo objetivo: el sonido perfecto.

Ya durante la propia fase de concepción del Panamera colaboraron Weissach y Berlín intensamente,

al objeto de dar con el emplazamiento de montaje óptimo para altavoces tan especiales. Nunca antes se había implantado una superficie total de membrana tan grande y acústicamente eficaz como perfectamente integrada en un vehículo de serie.

En cifras suena del modo siguiente: 16 canales de amplificación con una potencia total de más de 1.000 vatios, dieciséis altavoces con caja de resonancia de bajos activa con amplificador Class-D de 300 vatios, más de 2.400 cm² de superficie total de membrana y una gama de frecuencias entre 30 Hz y 20 kHz.

Conceptualmente se abrieron caminos completamente nuevos. La tecnología de diplexores empleada ha sido derivada prácticamente sin alteraciones del segmento del audio doméstico. Los filtros analógicos y digitales se definieron óptimamente para su especial lugar de montaje,



ajustándose con precisión en largas sesiones de audición.

Especialmente para el Panamera S e emplearon altavoces de agudos de cinta (Air Motion Transformer AMT). Para una reproducción de agudos inconfundiblemente refinada, clara y de volumen sin distorsiones. Los chasis de todos los altavoces han sido exactamente adaptados entre sí y proporcio-

nan un alto grado de bases de graves, resolución y exactitud de impulsos. El resultado: un sonido ambiental inalcanzado hasta ahora, natural y sustancioso, incluso con el volumen al máximo. Y ello con un peso total simultáneamente reducido gracias a la inteligente tecnología de arquitectura ligera de Burmester®.

El diseño elegantemente purista, con molduras galvanizadas y anagramas Burmester® en altavoces escogidos deja patente, también desde el punto de vista estético, la posición puntera del sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®. Sin concesiones en cuanto a sonido y a diseño. Algo que también es típicamente Porsche.

No es necesario que le llamemos expresamente la atención sobre la diferencia entre comodidad y confort.

Otros equipamientos de confort.

La climatización.

De serie en todos los modelos: el sistema automático de climatización con regulación independiente para conductor y acompañante. Así, temperatura, caudal de aire, corriente de aire y dirección se pueden ajustar por separado. Un filtro de carbón activado retiene las partículas de polvo, el polen y los malos olores. El control

automático de recirculación mide permanentemente la calidad del aire, reduce la humedad ambiental y conmuta en caso necesario de la modalidad de ventilación exterior a la de recirculación de aire. En caso necesario refrigera también la guantera. Otra función más: puede aprovechar el calor residual del motor para caldear el habitáculo. Con el encendido

desconectado. Durante casi 20 minutos.

Puede equipar todos los modelos opcionalmente con un sistema automático de climatización de cuatro zonas, con el que puede gestionar también la climatización de la parte trasera, separadamente para los lados izquierdo y derecho. Por supuesto, esto también se puede efectuar desde las



Salidas de aire en la consola central



Sistema automático de climatización de 4 zonas



Salida de aire trasera



Sistema automático de climatización de 4 zonas trasero

plazas traseras, independientemente del sistema de climatización delantero, por medio de un panel de mando alojado en la consola central trasera.

El acristalamiento insonorizante y antitérmico.

Los modelos Panamera están equipados de serie con cristal antitérmico tintado y franja parasol gris en el parabrisas. Opcional: acristalamiento integral de seguridad termoaislante e insonorizante, con una alta reflexión de los rayos infrarrojos. Para un clima agradable y más tranquili-

dad en el interior. Ambas variantes de acristalamiento están disponibles discrecionalmente como Acristalamiento Privacy.

Las ventanillas laterales hidrófugas.

Las ventanillas laterales delanteras de los modelos Panamera disponen de lunas con recubrimiento superficial hidrófugo, que repele eficazmente el agua y la suciedad, al impedir que ésta se adhiera. Para una excelente visibilidad, incluso con mal tiempo. (Debido a su desgaste natural, será necesario renovar

el recubrimiento cada cierto tiempo, en función de su uso y de las condiciones de su mantenimiento.)

El sistema limpiaparabrisas con sensor de lluvia.

El sistema limpiaparabrisas cuenta con dos velocidades de barrido con conmutador de intervalos, así como con un sensor de lluvia de regulación automática de serie, con grado de sensibilidad regulable. Opcionalmente hay disponible un limpiacristal (de serie en el Panamera S Hybrid).



Imagen mostrada por la cámara de marcha atrás en el PCM

HomeLink® (apertura de portón de garaje).

En la consola de techo se puede integrar opcionalmente un abridor de puerta de garaje de programación discrecional. Con él se pueden manejar hasta tres portones, sistemas de iluminación o instalaciones de alarma pulsando simplemente un botón.

El ParkAssistent.

El sistema ParkAssistent, con cuatro discretos sensores en la trasera, advierte de serie en todos los modelos Panamera de la existencia de obstáculos detrás del vehículo por medio de una señal acústica. Unos tonos a intervalos aclaran la distancia con respecto

al obstáculo. Es cómodo y seguro.

De serie en el Panamera Turbo y en el Panamera Turbo S, con carácter opcional en los demás modelos: la ampliación del ParkAssistent con seis sensores en la parte delantera. La advertencia tiene lugar ahora de forma acústica y además visual,

mediante la representación esquemática del vehículo desde la perspectiva cenital en la pantalla central, que permite visualizar gráficamente la distancia hasta el obstáculo.

La cámara de visión trasera.

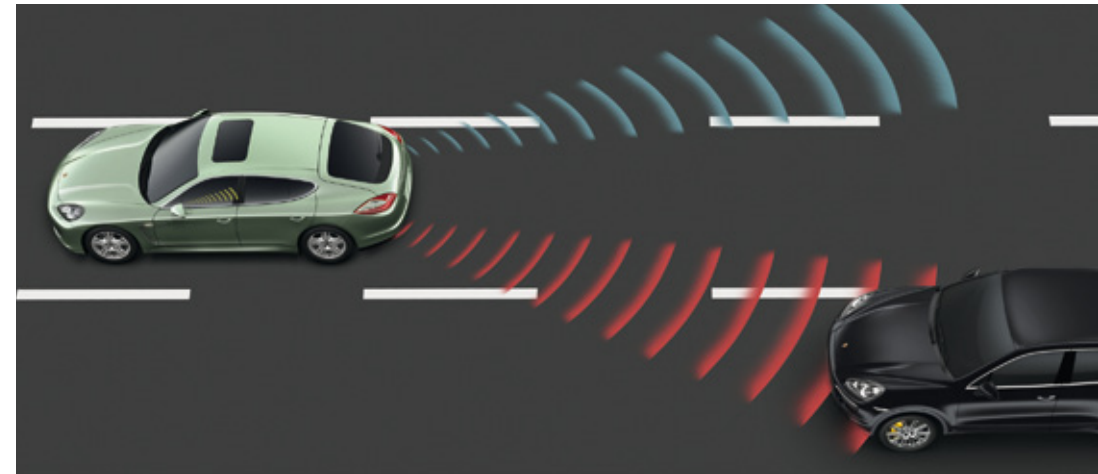
La cámara de visión trasera, disponible opcionalmente (sólo en combinación con el PCM y el ParkAssistent delantero y trasero), facilita el aparcamiento y la maniobra en marcha atrás con gran precisión, así como el

enganche de un remolque. A ello ayuda la imagen de la cámara, así como las líneas guía dinámicas en la pantalla del PCM, que ilustran el recorrido con la posición actual del volante.

El asistente de cambio de carril (SWA).

El asistente de cambio de carril opcional vigila mediante sensores de radar la zona posterior al vehículo y el ángulo muerto. A partir de una velocidad de 30 km/h el sistema informa por medio de una

señal óptica en los retrovisores exteriores de que hay vehículos que se aproximan rápidamente por detrás o que se encuentran en el ángulo muerto. Es precisamente en autopista donde el asistente de carril incrementa el confort de viaje y la seguridad. Sin embargo, no interviene en la conducción del vehículo y puede ser desactivado en cualquier momento.



Asistente de cambio de carril



El control de velocidad con regulador de distancia

El control de velocidad.

Para mayor confort en los trayectos largos se incluye de serie un sistema automático de regulación de la velocidad. El control de velocidad se activa a velocidades entre 30 y 240 km/h por medio de un pulsador en la palanca de la columna de dirección.

El control de velocidad con regulador de distancia.

Se encuentra disponible opcionalmente y regula la velocidad en función de la distancia con el vehículo precedente. Un sensor de

radar en la toma de aire delantera central vigila la zona de la calzada situada delante del vehículo hasta una distancia de 200 metros. Supongamos que ha ajustado una determinada velocidad y se aproxima a un vehículo situado delante del suyo que circula a menor velocidad. El sensor de radar registra la presencia de este vehículo.

Ahora el sistema reduce la velocidad de su vehículo disminuyendo la aceleración o bien frenando suavemente, hasta un máximo de $3,5 \text{ m/s}^2$, maniobra que se mantiene hasta que se establezca la distancia previamente ajustada.

El vehículo sigue ahora al que circula por delante con velocidad reducida. Si éste sigue frenando, el control de velocidad con regulador de distancia sigue reduciendo también la velocidad, incluso hasta la detención. Las intervenciones de mayor intensidad en los frenos deben ser ejecutadas por el propio conductor.

Si su carril queda de nuevo libre, su vehículo acelerará de nuevo lentamente hasta alcanzar la velocidad originariamente ajustada.

El techo corredizo/levadizo.

Opcionalmente puede equipar también los modelos Panamera con un techo corredizo/levadizo con luna de seguridad monolaminar tintada, galería interior deslizable manualmente y función de cierre confort.

Porsche Entry & Drive.

De serie en los modelos Panamera Turbo y con carácter opcional en todos los demás modelos: el Porsche Entry & Drive, reconocible por el revestimiento

de cromo de los tiradores de puerta. De este modo apenas necesitará usar la llave del vehículo.

¿Por qué? Sólo con tocar el tirador de puerta, el sistema Porsche Entry & Drive consulta un código de acceso que se encuentra memorizado en la llave. Si es correcto, la puerta se desbloquea. El vehículo se arranca y apaga mediante el conmutador de encendido y arranque.

Para bloquearlo basta con pulsar el botón situado en la parte exterior del tirador de la puerta. El Porsche Entry & Drive bloqueará el vehículo y activará el inmovilizador y el bloqueo de la columna de dirección.

La seguridad antirrobo.

Los modelos Panamera están protegidos de serie con un inmovilizador, así como un sistema de alarma antirrobo con control ultrasónico del interior del habitáculo. El sistema bloquea las 4 puertas, el capó del motor, el portón trasero, el habitáculo interior, el encendido y un eventual remolque. Al sacar la llave de la cerradura, una corona electromecánica bloquea adicionalmente la columna de dirección.

Preinstalación del Porsche Vehicle Tracking System (PVTs).

Con carácter opcional puede disponer de fábrica de una preinstalación para el posterior montaje del Porsche Vehicle Tracking System (PVTs) del programa Porsche Tequipment. Este sistema permite la localización de un vehículo robado en amplias zonas de Europa. La preinstalación incluye un cableado especial y un sensor de inclinación para el sistema de alarma.



Techo corredizo/levadizo

Detrás: mucho espacio.
Detrás del todo: todo el espacio.

El maletero.



Maletero con asiento trasero abatido



Maletero del Panamera S Hybrid con el opcional sistema de sonido envolvente BOSE®

Cuatro adultos, un automóvil deportivo, equipaje para cuatro. Sí, es posible.

El espacio para equipajes del Panamera, el Panamera 4, el

Panamera Diesel, el Panamera S y el Panamera 4S tiene una capacidad de 445 litros. Con el sistema de sonido envolvente BOSE® o el sistema de sonido envolvente High-End de Burmester® dispone

de una capacidad de 432 litros en el maletero, tanto como los modelos Panamera Turbo. El Panamera S Hybrid dispone de 335 litros de capacidad, que con el sistema de sonido envolvente BOSE® opcional se quedan en 317 litros*. Suficiente, por ejemplo, para cuatro maletas de la colección Driver's Selection by Porsche Design, opcionalmente también a juego con el color exterior del vehículo. Lo singular: tanto debajo del estor flexible de maletero de serie como debajo de la bandeja rígida opcional se pueden acomodar cuatro maletas de diferente tamaño de tal modo que cada una se puede retirar fácilmente por separado. Sin necesidad de rebuscar.

Para ello es decisiva la extraordinaria altura del maletero, obtenida por la forma especial del portón trasero y la gran luneta trasera. La amplia apertura del portón trasero permite, además, cargar cómodamente cualquier objeto.



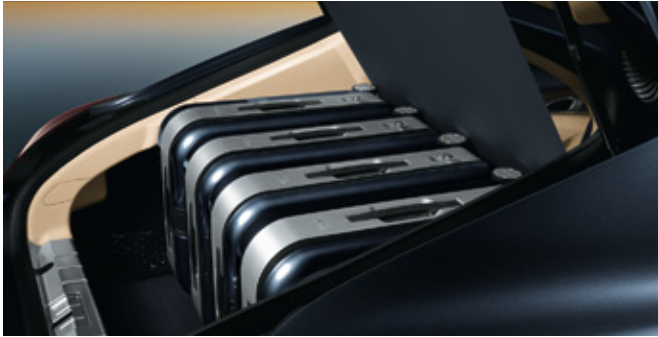
Inusual en esta categoría de automóviles: los asientos traseros abatibles por completo o por secciones. Dispuestos en posición abatida, en el Panamera, el Panamera 4 y el Panamera Diesel, así como en el Panamera S y el Panamera 4S ofrecen una capacidad de incluso 1.263 litros. Con el sistema de sonido envolvente BOSE® o el sistema de sonido envolvente High-End de

Burmester® dispone de una capacidad de 1.250 litros en el maletero, como en los modelos Panamera Turbo. El Panamera S Hybrid dispone de 1.153 litros de capacidad, que con el sistema de sonido envolvente BOSE® se quedan en 1.135 litros*.

Puede equipar opcionalmente una funda para esquís, para cuyo transporte se puede abatir por

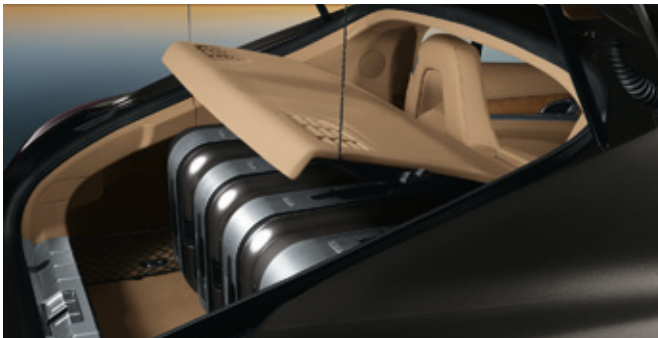
separado la sección central entre los asientos traseros.

* En el Panamera S Hybrid el subwoofer del sistema de sonido envolvente BOSE® restringe la capacidad para equipajes por debajo del borde de carga.



Maletero con estor

Puesto que no es necesario que todo el mundo sepa todo lo que lleva consigo, puede tapar el maletero con un estor, flexible y desmontable, que se equipa de serie.



Maletero con bandeja rígida

Hay disponible opcionalmente una bandeja de maletero rígida, que sólo se puede retirar con el portón trasero abierto y que se abre con éste hacia arriba. Protege adicionalmente el maletero.

Para ambas variantes de cobertura puede disponer opcionalmente de una cortinilla solar, que se puede elevar eléctricamente hacia arriba por detrás de los asientos traseros, a modo de discreta protección visual.



Persiana solar eléctrica para la parte trasera





El portón trasero.

El portón trasero está realizado en aluminio ligero. Se puede desbloquear con el mando a distancia o mediante la tecla del abridor. Abisagrado por arriba, se abre ampliamente, lo que permite la cómoda carga del equipaje. Un dispositivo auxiliar de cierre eléctrico facilita el cierre del mismo.

El portón trasero automático.

Puede equipar opcionalmente un portón trasero automático con altura de apertura ajustable de forma personalizada. Se cierra pulsando un botón alojado en el portón. Se abre también mediante las teclas de la llave o del interior del habitáculo.

Los sistemas de transporte de techo.

Hasta 1.263 litros de capacidad de maletero. Podría pensarse que debería ser suficiente. ¿Desea más? Aquí le ofrecemos una solución: en el sistema de rieles de techo integrado puede fijar el sistema de transporte de techo disponible opcionalmente. Y seguidamente sobre el mismo, todos los módulos suplementarios habituales del programa Porsche Tequipment como, por ejemplo, el portaesquí y los portaequipajes herméticos de techo. Todas las piezas portantes son de aluminio. Carga máxima sobre el techo: 75 kg.



Sistema de transporte de techo

El dispositivo de remolque.

Puede remolcar cargas sin el menor esfuerzo con el dispositivo de enganche de remolque desplegable eléctricamente y disponible con carácter opcional (salvo en el Panamera S Hybrid). Replegado no es visible. La carga remolcada admisible es de 2.200 kg para remolques con freno y de 750 kg para remolques sin freno. Carga estática máxima: 100 kg.

En cualquier caso, usted no es alguien que lo ve todo sólo negro.

Los colores.

La extensa gama de colores de los modelos Panamera incluye un total de 17 colores de exterior. A ello hay que añadir 7 colores de interior y 7 equipamientos

bicolor, además de 8 paquetes de interior en aluminio, carbono o diferentes maderas nobles. Puede encargar opcionalmente su modelo Panamera en prácti-

camente cualquier otro color. Obtendrá más información al respecto en el catálogo Exclusive Panamera.

Con el Porsche Car Configurator en www.porsche.com puede previsualizar anticipadamente su equipamiento personalizado en el propio vehículo. Y no sólo el exterior, también el interior.

Conviértase en el diseñador de su personalísimo modelo Panamera. Tanto por dentro como por fuera.



Panamera 4S

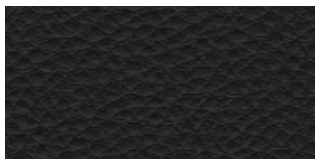


Panamera Turbo

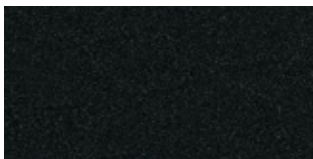
**Colores de serie de interior. Cuero sintético/
cuero/esmalte flexible.**

Moqueta.

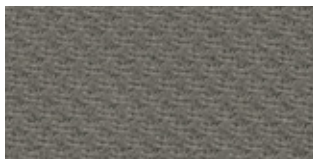
Galería de techo.



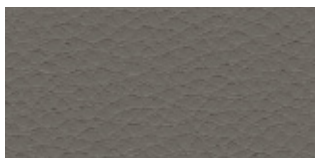
Negro



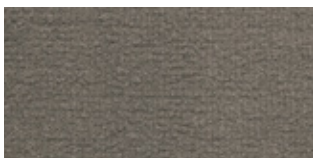
Negro



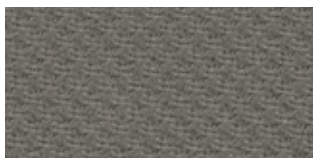
Gris Platino*



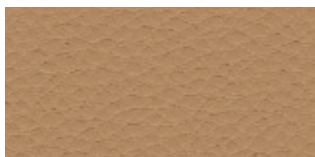
Gris Platino



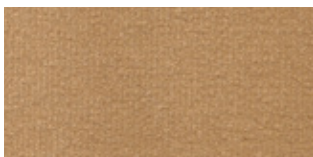
Gris Platino



Gris Platino



Beige Luxor



Beige Luxor



Beige Luxor

Colores de serie de interior en el equipamiento de cuero.

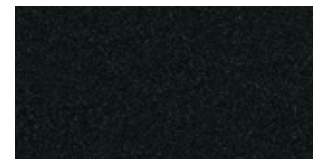
Cuero/esmalte flexible.

Moqueta.

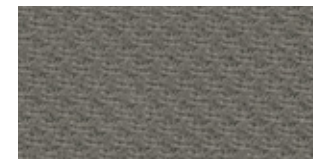
Galería de techo.



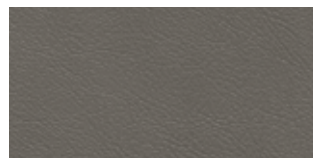
Negro



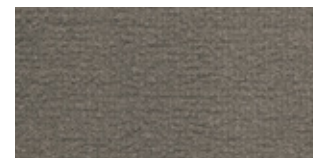
Negro



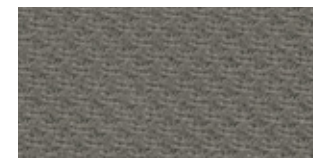
Gris Platino*



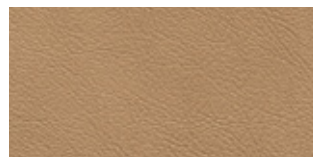
Gris Platino



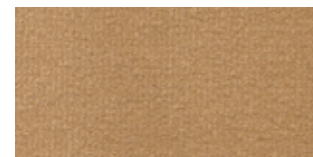
Gris Platino



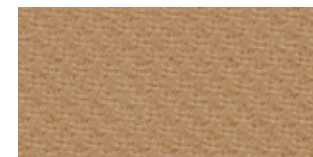
Gris Platino



Beige Luxor



Beige Luxor



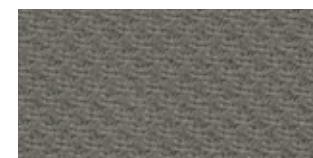
Beige Luxor



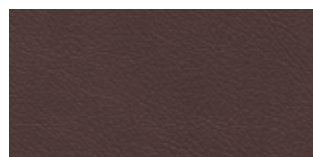
Azul Yate



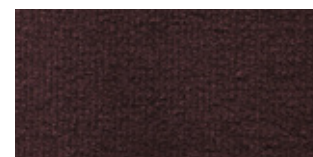
Azul Yate



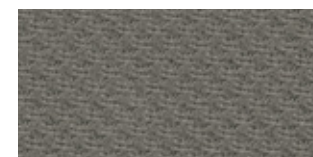
Gris Platino



Marsala



Marsala



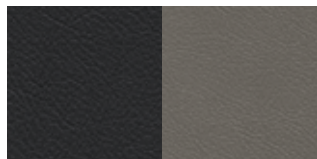
Gris Platino

Interior bicolor en el equipamiento de cuero.

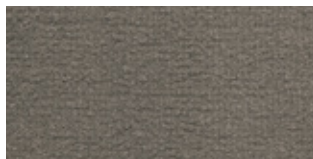
Cuero/esmalte flexible.

Moqueta.

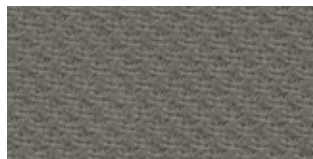
Galería de techo.



Negro/Gris Platino



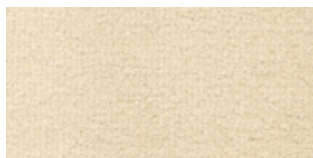
Gris Platino**



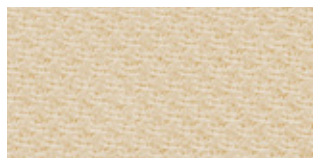
Gris Platino*



Beige Luxor/Crema



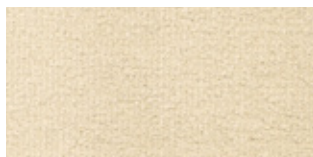
Crema**



Crema



Azul Yate/Crema



Crema**



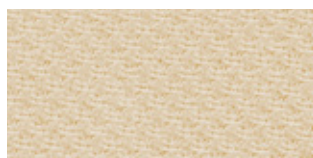
Crema



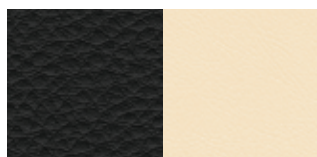
Marsala/Crema



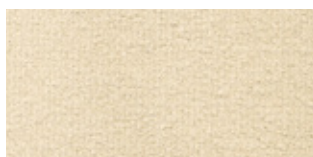
Crema**



Crema



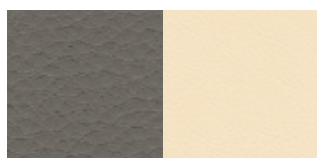
Negro/Crema



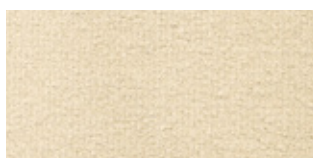
Crema**



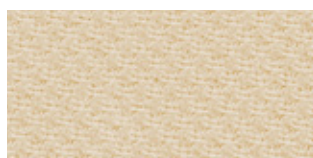
Crema



Gris Ágata/Crema



Crema**



Crema

Cuero natural de interior.

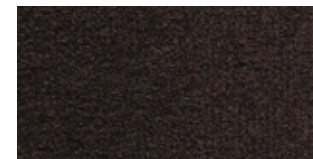
Cuero/esmalte flexible.

Moqueta.

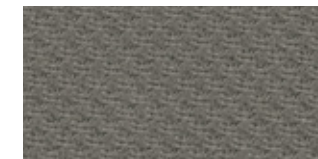
Galería de techo.



Espresso Natural



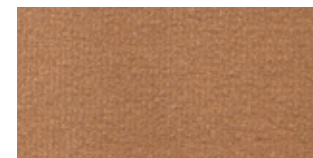
Espresso



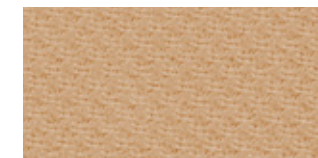
Gris Platino



Coñac Natural



Coñac



Cedro

Interior bicolor en cuero natural.

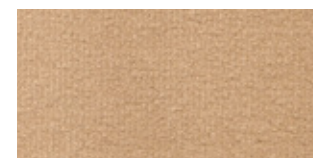
Cuero/esmalte flexible.

Moqueta.

Galería de techo.



Coñac Natural/Cedro



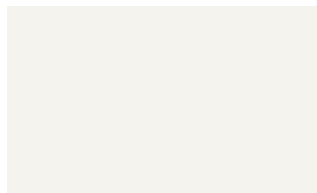
Cedro



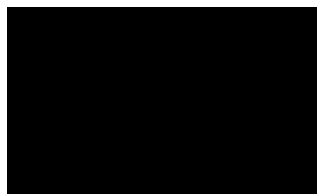
Cedro

*En combinación con la galería de techo interior de Alcantara (de serie en los modelos Panamera Turbo) en color Negro.
**En los equipamientos bicolor el maletero está acabado en el color respectivamente más oscuro.

Colores sólidos de exterior.

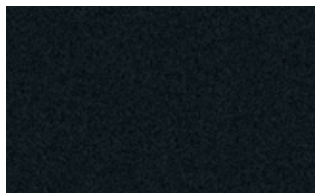


Blanco

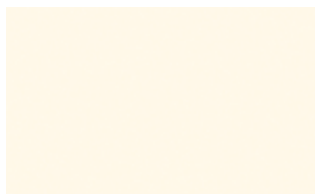


Negro

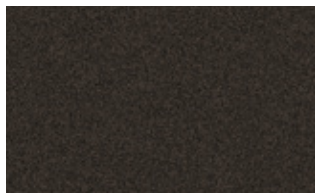
Colores metalizados de exterior.



Negro Basalto Metalizado



Platino Metalizado



Gris Carbono Metalizado



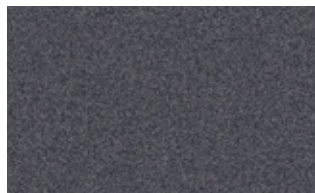
Rojo Rubí Metalizado



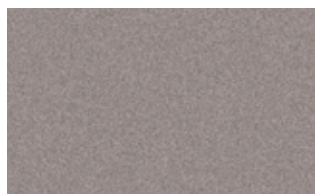
Azul Oscuro Metalizado



Azul Yate Metalizado



Gris Ágata Metalizado



Marrón Topacio Metalizado

Colores especiales de exterior.



Beige Luxor Metalizado



Caoba Metalizado



Plata GT Metalizado



Rojo Carmín



Verde Cristal Metalizado



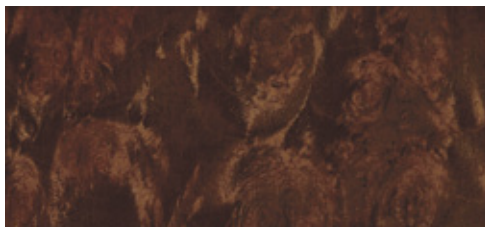
Coñac Metalizado



Amatista Metalizado

Paquetes de interior.

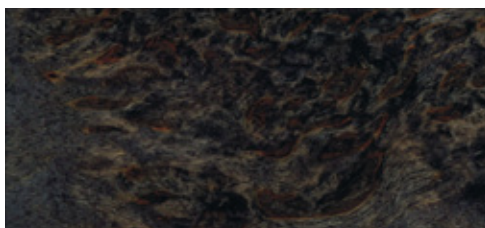
Madera, carbono, aluminio.



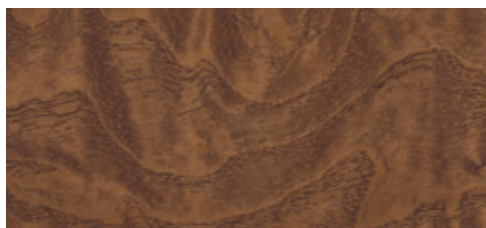
Raíz de nogal (de serie en el Panamera Turbo)*,**



Tineo*,**



Abedul Antracita (de serie en el Panamera Turbo S)*,**



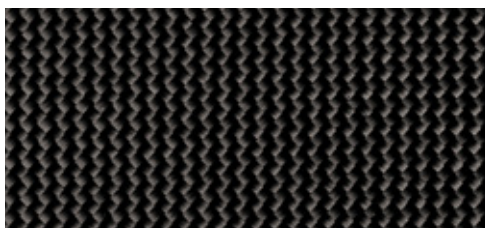
Olivo Natural**



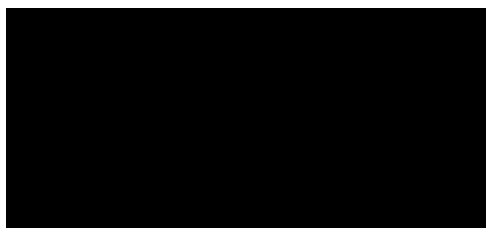
Caoba*,**



Aluminio pulido



Carbono*



Negro pulido al brillo (de serie)

* También disponible como volante decorado.

** La madera es un producto natural, por lo que son posibles diferencias en las tonalidades y en el veteado.

Quizá todavía no sepa cuál es su destino.

Pero sólo el camino hacia allí ya le da valor al viaje.

La personalización.

Probablemente el equipamiento de serie de los modelos Panamera apenas deje deseos insatisfechos. No obstante, Porsche le ofrece la posibilidad de adaptar su vehículo a sus gustos más personales. Puede elegir entre equipamientos personalizados concretos y paquetes

de equipamiento. Tanto para el exterior como para el interior.

Encontrará una información más detallada en las páginas siguientes y en la lista de precios adjunta. Además existen otras posibilidades más para configurar su Panamera de forma algo

más personalizada. Como producción especial de fábrica a través de Porsche Exclusive, o bien posteriormente, con nuestro programa de accesorios Porsche Tequipment. En los catálogos correspondientes encontrará numerosos ejemplos. Su Centro Porsche Oficial le asesorará gustosamente.





Techo corredizo/levadizo



ParkAssistent, delante



Limpialuneta

Los vehículos ilustrados en el capítulo Personalización incluyen en ocasiones otros equipamientos personalizados no descritos aquí. En caso de dudas al respecto, acuda a su Centro Porsche Oficial. Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios adjunta.

Denominación

Exterior.

| | Panamera | Panamera 4 | Panamera Diesel | Panamera S | Panamera 4S | Panamera S Hybrid | Panamera Turbo | Panamera Turbo S | Núm. I | Página |
|--|----------|------------|-----------------|------------|-------------|-------------------|----------------|------------------|---------|----------|
| • Pintura metalizada | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ● | ● | Código | 130 |
| • Colores especiales | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | Código | 131 |
| • Colores personalizados | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | Código | |
| • Paquete SportDesign | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | XAP | |
| • Faldones laterales | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ● | XAR | 33 |
| • Paquete de exterior en Negro pulido al brillo | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 806 | |
| • Porsche Entry & Drive | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ● | 625 | 117 |
| • Faros Bi-Xenón | ○ | ○ | ○ | ● | ● | ● | ● | ● | 601 | 79 |
| • Faros Bi-Xenón con Porsche Dynamic Light System (PDLS) | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ● | 603 | 81 |
| • Retrovisor interior y exteriores con dispositivo automático antideslumbrante | ○ | ○ | ○ | ● | ● | ● | ● | ● | 260/261 | |
| • Se suprime la denominación de modelo | W | W | W | W | W | W | W | W | 498 | |
| • ParkAssistent delante y detrás | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ● | 636 | 114 |
| • ParkAssistent delante y detrás con cámara de marcha atrás | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 638 | 114 |
| • Acristalamiento Privacy | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 866 | 97, 113 |
| • Acristalamiento insonorizante y antitérmico | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 865 | 113 |
| • Acristalamiento insonorizante y antitérmico con acristalamiento Privacy | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 864 | 113 |
| • Techo corredizo/levadizo eléctrico de vidrio | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 650 | 116, 134 |
| • Limpialuneta trasero | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ● | ○ | 425 | 134 |
| • Sistema de transporte de techo | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 549 | 123 |
| • Portón trasero automático | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 867 | 123 |
| • Dispositivo de enganche de remolque de despliegue eléctrico* | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 206 | 123 |
| • Preinstalación del dispositivo de remolque | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 216 | |

* Carga máxima sobre remolque 2.200 kg con freno/750 kg sin freno, carga estática máx. 100 kg.

– no disponible ○ disponible como Núm. I/opción con sobreprecio ● de serie W opcional, disponible sin sobreprecio

Denominación

Motor, caja de cambios, chasis.

| | Panamera | Panamera 4 | Panamera Diesel | Panamera S | Panamera 4S | Panamera S Hybrid | Panamera Turbo | Panamera Turbo S | Núm. I | Página |
|---|----------|------------|-----------------|------------|-------------|-------------------|----------------|------------------|---------|---------|
| • Cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) con función automática de arranque y parada | ○ | ● | – | ○ | ● | – | ● | ● | 250 | 56 |
| • Cambio Tiptronic S | – | – | ● | – | – | ● | – | – | | 55 |
| • Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 450 | 82, 137 |
| • Porsche Active Suspension Management (PASM) | ○ | ○ | ○ | ● | ● | ● | ● | ● | 475 | 66 |
| • Suspensión neumática adaptable con PASM | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ● | ● | ● | 350/351 | 67 |
| • Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) con Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) | ○ | ○ | – | ○ | ○ | – | ○ | ● | 715 | 68 |
| • Servodirección Plus | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ● | ● | ● | 658 | 64 |
| • Paquete Sport Chrono | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ● | 640 | 72 |
| • Sistema de escape deportivo | ○ | ○ | – | ○ | – | ○ | ○ | ● | 176/XLF | 53, 137 |
| • Molduras de salidas de escape del sistema de escape deportivo | – | – | – | – | – | – | ○ | ○ | 186 | 137 |
| • Salidas de escape deportivas | ○ | ○ | – | ○ | ○ | – | ○ | – | XLR | 137 |
| • Sistema de control de presión de neumáticos (RDK) | ○ | ○ | ○ | ● | ● | ● | ● | ● | 482 | 65 |
| • Depósito de combustible de 100 litros | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ● | ○ | ● | 081 | |
| • Rectificado de motor Panamera Turbo | – | – | – | – | – | ○ | – | – | X80 | |



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Paquete Sport Chrono



Sistema de escape deportivo en el Panamera, el Panamera 4, el Panamera S, el Panamera 4S y el Panamera Turbo



Salidas de escape deportivas

Los vehículos ilustrados en el capítulo Personalización incluyen en ocasiones otros equipamientos personalizados no descritos aquí. En caso de dudas al respecto, acuda a su Centro Porsche Oficial. Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios adjunta.

– no disponible ○ disponible como Núm. I/opción con sobreprecio ● de serie W opcional, disponible sin sobreprecio



Panamera con llantas 911 Turbo II de 20 pulgadas



Rueda Panamera S de 18 pulgadas



Rueda Panamera Turbo de 19 pulgadas



Rueda Panamera Design de 19 pulgadas



Rueda RS Spyder Design de 20 pulgadas



Rueda 911 Turbo II de 20 pulgadas



Rueda Panamera Sport de 20 pulgadas

Denominación

Ruedas.

| Denominación | Panamera | Panamera 4 | Panamera Diesel | Panamera S | Panamera 4S | Panamera S Hybrid | Panamera Turbo | Panamera Turbo S | Núm. I | Página |
|--|----------|------------|-----------------|------------|-------------|-------------------|----------------|------------------|--------|---------|
| • Rueda Panamera de 18 pulgadas | • | • | • | W | W | W | — | — | | 65 |
| • Rueda Panamera S de 18 pulgadas | ○ | ○ | ○ | • | • | • | — | — | 413 | 65, 138 |
| • Rueda Panamera Turbo de 19 pulgadas | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | • | W 415 | 65, 138 |
| • Rueda Panamera Design de 19 pulgadas | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | W 416 | 138 |
| • Rueda RS Spyder Design de 20 pulgadas | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | W 417 | 138 |
| • Rueda 911 Turbo II de 20 pulgadas | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | • 418 | 65, 138 |
| • Rueda Panamera Sport de 20 pulgadas | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | XRW | 138 |
| • Rueda Panamera Sport de 20 pulgadas esmaltada | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | XRX | |
| • Rueda Panamera Sport de 20 pulgadas esmaltada en Negro | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | XRY | |
| • Tapabujes con insignia Porsche a color | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | • 446 | 138 |
| • Neumáticos polivalentes para llantas de aleación ligera de 19 pulgadas | W | W | W | W | W | W | W | W | 235 | |
| • Neumáticos polivalentes para llantas de aleación ligera de 19 pulgadas (de bajo consumo) | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 237 | 65 |
| • Neumáticos polivalentes para llantas de aleación ligera de 20 pulgadas | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 234 | 65 |
| • Discos distanciadores en el eje trasero, 5 mm | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | • 856 | |

Los vehículos ilustrados en el capítulo Personalización incluyen en ocasiones otros equipamientos personalizados no descritos aquí. En caso de dudas al respecto, acuda a su Centro Porsche Oficial. Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios adjunta.

— no disponible ○ disponible como Núm. I/opción con sobreprecio • de serie W opcional, disponible sin sobreprecio

Denominación

Interior.

| | Panamera | Panamera 4 | Panamera Diesel | Panamera S | Panamera 4S | Panamera S Hybrid | Panamera Turbo | Panamera Turbo S | Núm. l | Página |
|---|----------|------------|-----------------|------------|-------------|-------------------|----------------|------------------|--------|----------|
| • Puertas Soft Close* | o | o | o | o | o | o | o | o | 885 | 94 |
| • Paquete de iluminación interior de la parte trasera | o | o | o | o | o | o | o | o | 630 | 96, 141 |
| • HomeLink® (apertura de portón de garaje) | o | o | o | o | o | o | o | o | 608 | 114 |
| • Volante multifunción | o | o | o | • | • | • | • | • | 844 | 59 |
| • Volante SportDesign (sólo en combinación con PDK/Tiptronic S) | o | o | o | o | o | o | o | o | 840 | 59 |
| • Volante SportDesign (sólo en combinación con cambio PDK/Tiptronic S) con aro en Alcantara | o | o | o | o | o | o | o | o | 843 | |
| • Volante con aro calefactable | o | o | o | o | o | o | o | o | 345 | |
| • Control de velocidad con regulador de distancia | o | o | o | o | o | o | o | o | 456 | 116, 141 |
| • Asistente de cambio de carril | o | o | o | o | o | o | o | o | 457 | 115 |
| • Memoria de conductor | o | o | o | o | o | o | – | – | 537 | 98 |
| • Paquete de memoria confort | o | o | o | o | o | • | • | • | P80 | 98, 141 |
| • Asientos deportivos adaptables con paquete de memoria confort | o | o | o | o | o | o | o | o | P81 | 99 |
| • Asientos confort traseros | o | o | o | o | o | o | o | o | 834 | 100 |
| • Asientos confort traseros con reposacabezas confort | o | o | o | o | o | o | o | o | 834 | 96, 100 |
| • Asientos confort traseros (en combinación con consola central grande) | o | o | o | o | o | o | o | o | 836 | |
| • Asientos confort traseros (en combinación con consola central grande) con reposacabezas confort | o | o | o | o | o | o | o | o | 836 | 142 |
| • Asientos confort traseros (en combinación con asientos deportivos adaptables) | o | o | o | o | o | o | o | o | 835 | |

* No disponible antes de 12/2012.

Los vehículos ilustrados en el capítulo Personalización incluyen en ocasiones otros equipamientos personalizados no descritos aquí. En caso de dudas al respecto, acuda a su Centro Porsche Oficial. Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios adjunta.



Control de velocidad con regulador de distancia



Paquete de memoria confort



Paquete de iluminación interior de la parte trasera

– no disponible o disponible como Núm. l/opción con sobreprecio • de serie W opcional, disponible sin sobreprecio



Sistema automático de climatización de 4 zonas



Asientos confort en la parte trasera con sistema de ventilación y reposacabezas confort, consola central grande en la parte trasera

Los vehículos ilustrados en el capítulo Personalización incluyen en ocasiones otros equipamientos personalizados no descritos aquí. En caso de dudas al respecto, acuda a su Centro Porsche Oficial. Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios adjunta.

Denominación

Interior.

| | Panamera | Panamera 4 | Panamera Diesel | Panamera S | Panamera 4S | Panamera S Hybrid | Panamera Turbo | Panamera Turbo S | Núm. I | Página |
|---|----------|------------|-----------------|------------|-------------|-------------------|----------------|------------------|--------|----------|
| • Airbags laterales en la parte trasera | o | o | o | o | o | o | o | o | 565 | 85 |
| • Calefacción de asientos delanteros | o | o | o | • | • | • | – | – | 342 | 100 |
| • Calefacción de asientos delanteros y traseros | o | o | o | o | o | o | • | • | 343 | 100 |
| • Ventilación de asientos delanteros | o | o | o | o | o | o | o | o | 541 | 100 |
| • Ventilación de asientos delanteros y traseros | o | o | o | o | o | o | o | o | 542 | 100 |
| • Fijación ISOFIX para asiento infantil en el asiento del acompañante | o | o | o | o | o | o | o | o | 899 | 98 |
| • Bandeja de maletero rígida | o | o | o | o | o | o | o | o | 869 | 120 |
| • Funda portaesquis | o | o | o | o | o | o | o | o | 213 | 119 |
| • Alfombrillas | o | o | o | o | o | o | o | o | 810 | |
| • Sistema automático de climatización de 4 zonas | o | o | o | o | o | o | o | o | 576 | 112, 142 |
| • Calefacción independiente | o | o | o | o | o | – | o | o | 851 | |
| • Extintor | o | o | o | o | o | o | o | o | 509 | |
| • Consola central grande en la parte trasera | o | o | o | o | o | o | o | o | 838 | 100, 142 |
| • Compartimento refrigerado de la parte trasera | o | o | o | o | o | o | o | o | CZK | |
| • Persiana solar eléctrica en la parte trasera posterior | o | o | o | o | o | o | o | o | 862 | 120 |
| • Cortinilla solar eléctrica en ventanillas laterales traseras | o | o | o | o | o | o | o | o | 861 | |
| • Dos sujetavasos desplegados sobre la guantera | W | W | W | W | W | W | W | W | 585 | 94 |
| • Preinstalación del Porsche Vehicle Tracking System (PVTs) | o | o | o | o | o | o | o | o | 674 | 117 |

– no disponible o disponible como Núm. I/opción con sobreprecio • de serie W opcional, disponible sin sobreprecio

| Denominación | Panamera | Panamera 4 | Panamera Diesel | Panamera S | Panamera 4S | Panamera S Hybrid | Panamera Turbo | Panamera Turbo S | Núm. l | Página | |
|--|----------|------------|-----------------|------------|-------------|-------------------|----------------|------------------|--------|--------|----------|
| Interior en cuero y cuero natural. | | | | | | | | | | | |
| • Equipamiento de cuero | | | | | | | | | • W | Código | 148 |
| – en color de serie, cuero liso | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | • | Código | 145, 148 |
| – en tono bicolor | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | Código | 97 |
| – en cuero natural | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | Código | 145, 149 |
| – en cuero natural bicolor | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | |
| • Sistema de asientos en cuero refinado (en combinación con el equipamiento de serie) | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | – | – | | | 947 |
| • Sistema de asientos en cuero refinado (en combinación con el equipamiento de serie) | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | 982 |
| • Techo interior de Alcantara | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | • | • | 594 | | 97 |
| • Insignia Porsche en los reposacabezas delanteros | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | • XYV | | |
| • Insignia Porsche en los reposacabezas delanteros y traseros | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | XYW | | |
| Interior Negro pulido brillante. | | | | | | | | | | | |
| • Paquete de interior en Negro pulido al brillo | • | • | • | • | • | • | • | • | W W | 817 | 25 |
| Interior en caoba. | | | | | | | | | | | |
| • Paquete de interior en caoba | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | XZY | | 145 |
| • Volante multifunción de caoba con aro calefactable | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | XZZ | | 145 |
| • Asideros de techo interior en caoba | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | CZH | | |



Interior en color bitono Marsala/Crema, paquete de interior de carbono y otros equipamientos personalizados



Interior en color bitono Azul Yate/Crema, paquete de interior de caoba yate y otros equipamientos personalizados

Los vehículos ilustrados en el capítulo Personalización incluyen en ocasiones otros equipamientos personalizados no descritos aquí. En caso de dudas al respecto, acuda a su Centro Porsche Oficial. Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios adjunta.

– no disponible ○ disponible como Núm. l/opción con sobreprecio • de serie W opcional, disponible sin sobreprecio

| Denominación | Panamera | Panamera 4 | Panamera Diesel | Panamera S | Panamera 4S | Panamera S Hybrid | Panamera Turbo | Panamera Turbo S | Núm. I | Página |
|--|----------|------------|-----------------|------------|-------------|-------------------|----------------|------------------|--------|----------|
| Interior en raíz de nogal. | | | | | | | | | | |
| • Paquete de interior de raíz de nogal | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ● | W 821 | 149 |
| • Volante multifunción de raíz de nogal con aro calefactable | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 842 | 149 |
| Interior de tino. | | | | | | | | | | |
| • Paquete de interior de tino | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | W | W | 822 | 149 |
| • Volante multifunción de tino con aro calefactable | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 849 | 149 |
| Interior de abedul antracita. | | | | | | | | | | |
| • Paquete de interior de abedul antracita | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | W | ● | 823 | 147 |
| • Volante multifunción de abedul antracita con aro calefactable | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 848 | 147 |
| Interior de olivo natural. | | | | | | | | | | |
| • Paquete de interior de olivo natural (madera de fresno en veteado «olivo») | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 824 | 147 |
| Interior en carbono. | | | | | | | | | | |
| • Paquete de interior de carbono | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 819 | 145, 148 |
| • Volante multifunción de carbono con aro calefactable | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 845 | 148 |
| Interior de aluminio. | | | | | | | | | | |
| • Paquete de interior de aluminio pulido | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | W | W | 818 | 148 |
| • Palanca selectora PDK de aluminio | ○ | ○ | — | ○ | ○ | — | ○ | ○ | XYA | 148 |
| • Molduras de aluminio pulido adicionales en los accesos de las puertas | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | 597 | |



Interior en color bitono Azul Yate/Crema, paquete de interior de abedul antracita y otros equipamientos personalizados



Interior en Beige Luxor, paquete de interior en olivo natural y otros equipamientos personalizados

Los vehículos ilustrados en el capítulo Personalización incluyen en ocasiones otros equipamientos personalizados no descritos aquí. En caso de dudas al respecto, acuda a su Centro Porsche Oficial. Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios adjunta.

— no disponible ○ disponible como Núm. I/opción con sobreprecio ● de serie W opcional, disponible sin sobreprecio



Interior en color bitono Beige Luxor/Crema, paquete de interior de carbono y otros equipamientos personalizados



Interior en Gris Platino, paquete de interior en raíz de nogal y otros equipamientos personalizados



Interior en cuero Azul Yate, paquete de interior de aluminio cepillado y otros equipamientos personalizados



Interior en color bitono Coñac y Cedro Natural, paquete de interior en tino y otros equipamientos personalizados

– no disponible ○ disponible como Núm. l/opción con sobreprecio ● de serie W opcional, disponible sin sobreprecio

| Denominación | Panamera | Panamera 4 | Panamera Diesel | Panamera S | Panamera 4S | Panamera S Hybrid | Panamera Turbo | Panamera Turbo S | Núm. I | Página |
|---|----------|------------|-----------------|------------|-------------|-------------------|----------------|------------------|--------|----------|
| Audio y comunicación para vehículos con sistema de audio CDR. | | | | | | | | | | |
| • Preinstalación de telefonía móvil* ** | o | o | o | o | o | o | o | o | 619 | 106 |
| • Sistema de sonido envolvente BOSE® | o | o | o | o | o | o | o | o | 680 | 108 |
| • Sistema de sonido envolvente High-End de Burmester® | o | o | o | o | o | o | o | o | 682 | 110 |
| • Porsche Rear Seat Entertainment | o | o | o | o | o | o | o | o | CEU | 106 |
| • Cargador de CD, séxtuple*** | o | o | o | o | o | o | o | o | 692 | 102 |
| • Interfaz universal de audio (AUX) | o | o | o | o | o | o | o | o | 870 | 106 |
| Audio y comunicación para vehículos con PCM. | | | | | | | | | | |
| • Porsche Communication Management (PCM) con módulo de navegación*** | o | o | o | o | o | o | o | o | P23 | 102 |
| • Libro de rutas electrónico | o | o | o | o | o | o | o | o | 641 | 104 |
| • Mando por voz | o | o | o | o | o | o | o | o | 671 | 104 |
| • Sintonizador de TV | o | o | o | o | o | o | o | o | 676 | 104 |
| • Módulo de teléfono con auricular inalámbrico de mando** | o | o | o | o | o | o | o | o | 669 | 104, 151 |
| • Consola de carga adicional para el auricular de mando en la parte trasera | o | o | o | o | o | o | o | o | 626 | |
| • Preinstalación de telefonía móvil* ** | o | o | o | o | o | o | o | o | 619 | 106 |
| • Porsche Rear Seat Entertainment | o | o | o | o | o | o | o | o | CEU | 106 |
| • Sistema de sonido envolvente BOSE® | o | o | o | o | o | o | o | o | 680 | 108 |
| • Sistema de sonido envolvente High-End de Burmester® | o | o | o | o | o | o | o | o | 682 | 110 |
| • Cargador de CD/DVD, séxtuple*** | o | o | o | o | o | o | o | o | 693 | 103 |
| • Interfaz universal de audio (AUX, USB, iPod®)**** | o | o | o | o | o | o | o | o | 870 | 106 |
| • Servicios en línea***** | o | o | o | o | o | o | o | o | UN1 | 106 |

Los vehículos ilustrados en el capítulo Personalización incluyen en ocasiones otros equipamientos personalizados no descritos aquí. En caso de dudas al respecto, acuda a su Centro Porsche Oficial. Encontrará una información más detallada sobre los equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento en la lista de precios adjunta.



Auricular de mando inalámbrico



Sistema de sonido envolvente BOSE®



Sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®

* Puede obtener información sobre los teléfonos móviles compatibles en su Centro Porsche Oficial o bien en www.porsche.com.
 ** Preinstalación de telefonía móvil y módulo telefónico con auricular de mando inalámbrico en modalidad HFP: el uso de teléfonos móviles en el interior del vehículo provoca un incremento de la intensidad de los campos electromagnéticos y, por tanto, implica una mayor exposición de los pasajeros a la radiación, dentro siempre de los límites admisibles para teléfonos móviles. El uso del módulo telefónico con el PCM vía Bluetooth®, por conexión SAP o con la tarjeta SIM insertada evita la exposición a la radiación, ya que se utiliza en todo caso la antena exterior del vehículo.
 *** Al reproducir discos CD protegidos contra copia pueden sobrevenir problemas de reproducción no relacionados con la calidad de los aparatos de audio.
 **** Puede informarse acerca de la compatibilidad de los modelos de iPod® en su Centro Porsche Oficial.
 ***** No disponible antes de 11/2012.

– no disponible o disponible como Núm. I/opción con sobreprecio • de serie W opcional, disponible sin sobreprecio



Porsche Exclusive

El carácter se reconoce no por lo que se quiere, sino por cómo se quiere.

Aparte de las posibilidades de personalización expuestas en este catálogo, tiene la posibilidad de seguir refinando aún más su Porsche. A través de Porsche Exclusive. Directamente de fábrica. De forma personalizada y exclusivamente conforme a sus deseos. Tanto estética como téc-

nicamente. Tanto en el interior como en el exterior. Con materiales nobles. En la habitual calidad Porsche.

¿Cuál es nuestro principio fundamental? La producción artesanal a medida. En el catálogo monográfico Exclusive Panamera podrá comprobar las múltiples posibilidades de configuración que le ofrece Porsche Exclusive.

Su Centro Porsche Oficial resolverá gustosamente todas sus consultas sobre Porsche Exclusive, así como el Centro de Atención al Cliente en Zuffenhausen en el teléfono +49 (0)711 911-25977 o en customercenter-exclusive@porsche.de. Tenga en cuenta que algunos equipamientos de Porsche Exclusive pueden implicar unos plazos de entrega más largos.

Recogida en fábrica

El primer recorrido en su nuevo Porsche es un momento muy importante. Pero esto se puede mejorar: con la recogida en fábrica de Porsche. Recoja su Porsche en Stuttgart-Zuffenhausen o en Leipzig y llévelo usted mismo al lugar que le corresponde: la carretera. En el marco de una visita a la fábrica será testigo de la precisión y delicadeza con que se crea un Porsche. Nuestros expertos le dedicarán todo el tiempo necesario y le aclararán, si lo desea, todos los detalles de su automóvil. En realidad sólo queda una decisión que tomar: dónde desea recibir su nuevo Porsche.

En Stuttgart-Zuffenhausen le espera un lugar lleno de tradición e historia. En el que puede sentir y vivir en cada esquina el mito de Porsche: con la visita al museo de Porsche. Con legendarios vehículos extraídos de una historia de más de sesenta años de automovilismo;

Desea que la recogida de su vehículo sea algo más deportiva? Entonces le damos la bienvenida en nuestra sede de producción de Leipzig. Su primera experiencia de conducción tendrá lugar directamente in situ. En un recorrido de prueba con un Porsche

de la misma serie, al lado de un experimentado instructor. En carretera sobre el circuito de pruebas certificado por la FIA. Fuera de ella con un Porsche todoterreno por la pista todoterreno propia de la casa.

¿Se ha decidido? Entonces, concierte una fecha de recogida con su Centro Porsche Oficial. Le ayudaremos encantados en la planificación de su viaje. Y obtendrá más información sobre las formalidades necesarias y las disposiciones específicas de cada país.





Centros Porsche Oficiales

Experimentados especialistas, le asesorarán fielmente sobre una gran multiplicidad de servicios, recambios originales, accesorios y complementos de máxima calidad.



Porsche Assistance

Le ofrece un servicio de movilidad de lujo, fiable y exclusivo. Se beneficia del mismo automáticamente al adquirir un vehículo nuevo.



Porsche Financial Services

Atractivas cuotas de leasing, renting, seguros o la tarjeta Porsche Card: todos los servicios financieros de Porsche Financial Services GmbH son adecuados al producto y a nuestros clientes.



Porsche Exclusive

Aquí encontrará muchas sugerencias de cómo personalizar su Porsche desde fábrica a su estilo, ya se trate de cuestiones técnicas o estéticas. O de ambas. Con plena garantía.



Porsche Tequipment

Accesorios con los que puede reequipar su Porsche de forma completamente personalizada, con artículos de plena garantía perfectamente armonizados con su Porsche.



Driver's Selection by Porsche Design

El programa de productos se caracteriza por su funcionalidad, calidad y diseño, al margen de que se trate de complementos Lifestyle a medida de su Porsche.

Panorámica



Porsche en Internet

Experimente la fascinación Porsche también en Internet. Visite www.porsche.com.

Vehículos de re-estreno

Porsche Approved

Para conservar la fiabilidad y el valor del vehículo, garantizamos los máximos estándares de calidad Porsche. Y, de hecho, en todo el mundo. Con el sello de la garantía Porsche Approved.

Porsche Classic

Su socio para piezas originales, bibliografía técnica, venta de recambios y servicios de taller como mantenimiento, reparación y restauración de clásicos Porsche. Más información en www.porsche.com/classic

«Christophorus»

Nuestra revista dirigida al cliente de publicación bimensual. Con novedades, interesantes reportajes y entrevistas en torno a la marca Porsche.

Clubes Porsche

Desde 1952 existen 640 Clubes Porsche en todo el mundo, con un total de 181.000 socios, que viven y divulgan los valores y la fascinación de la marca Porsche. Encontrará más información en el teléfono +49 (0)711 911-23252, o bien en www.porsche.com/clubs.

Porsche Driving Experience

1. El Porsche Travel Club.

Ofrece exclusivas experiencias de viaje, así como fascinantes viajes de aventura y de incentivos. En todo el mundo. Más información en +49 (0)711 911-23360. Correo electrónico: info@porschetravelclub.de

2. Porsche Sport Driving School.

Podrá aprender a conocer mejor su Porsche, y a conocerse mejor a sí mismo. Sobre todo en situaciones límite. Más información en el teléfono +49 (0)711 911-23364. E-mail: sportdrivingschool@porsche.de



Los nuevos catálogos de Porsche Exclusive, Porsche Tequipment, Driver's Selection by Porsche Design y Porsche Driving Experience se encuentran a su disposición en su Centro Oficial Porsche.



Conclusión

Cuatro puertas. Cuatro plazas. Automovilismo de competición a cuatro. Con equipaje y sin compromisos. Esa es nuestra contribución a la gama alta. Más concretamente: a la conducción en la gama alta. Consideramos que es capaz de soportar perfectamente algo más de dinámica deportiva.

| Motor | Panamera | Panamera 4 |
|-----------------------------------|--|--|
| Número de cilindros | 6 | 6 |
| Cilindrada | 3.605 cm ³ | 3.605 cm ³ |
| Potencia (DIN) a un régimen de | 220 kW (300 CV) 6.200 rpm | 220 kW (300 CV) 6.200 rpm |
| Par motor máx. a un régimen de | 400 Nm 3.750 rpm | 400 Nm 3.750 rpm |
| Relación de compresión | 12,5:1 | 12,5:1 |
| Transmisión | | |
| Tracción | Trasera | Total |
| Cambio manual de 6 velocidades | De serie | – |
| Caja Tiptronic S de 8 velocidades | – | – |
| Cambio PDK de 7 velocidades | Opcional | De serie |
| Chasis | | |
| Eje delantero | Dobles brazos transversales de base sobredimensionada, suspensión independiente en cada rueda | Dobles brazos transversales de base sobredimensionada, suspensión independiente en cada rueda |
| Eje trasero | Eje multibrazo, suspensión independiente en cada rueda | Eje multibrazo, suspensión independiente en cada rueda |
| Dirección | Servohidráulica | Servohidráulica |
| Frenos | Mordazas fijas de aluminio de 6 émbolos en arquitectura monobloque delante, mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque detrás, discos auto-ventilados, ABS | Mordazas fijas de aluminio de 6 émbolos en arquitectura monobloque delante, mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque detrás, discos auto-ventilados, ABS |
| Ruedas | Del. 8 J x 18 ET 59 delante Tras. 9 J x 18 ET 53 detrás | 8 J x 18 ET 59 delante 9 J x 18 ET 53 detrás |
| Neumáticos | Del. 245/50 ZR 18 delante Tras. 275/45 ZR 18 detrás | 245/50 ZR 18 delante 275/45 ZR 18 detrás |

| Motor | Panamera Diesel | Panamera S |
|-----------------------------------|--|--|
| Número de cilindros | 6 | 8 |
| Cilindrada | 2.967 cm ³ | 4.806 cm ³ |
| Potencia (DIN) a un régimen de | 184 kW (250 CV) 3.800–4.400 rpm | 294 kW (400 CV) 6.500 rpm |
| Par motor máx. a un régimen de | 550 Nm 1.750–2.750 rpm | 500 Nm 3.500–5.000 rpm |
| Relación de compresión | 16,8:1 | 12,5:1 |
| Transmisión | | |
| Tracción | Trasera | Trasera |
| Cambio manual de 6 velocidades | – | De serie |
| Caja Tiptronic S de 8 velocidades | De serie | – |
| Cambio PDK de 7 velocidades | – | Opcional |
| Chasis | | |
| Eje delantero | Dobles brazos transversales de base sobredimensionada, suspensión independiente en cada rueda | Dobles brazos transversales de base sobredimensionada, suspensión independiente en cada rueda |
| Eje trasero | Eje multibrazo, suspensión independiente en cada rueda | Eje multibrazo, suspensión independiente en cada rueda |
| Dirección | Servohidráulica | Servohidráulica |
| Frenos | Mordazas fijas de aluminio de 6 émbolos en arquitectura monobloque delante, mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque detrás, discos auto-ventilados, ABS | Mordazas fijas de aluminio de 6 émbolos en arquitectura monobloque delante, mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque detrás, discos auto-ventilados, ABS |
| Ruedas | Del. 8 J x 18 ET 59 delante Tras. 9 J x 18 ET 53 detrás | 8 J x 18 ET 59 delante 9 J x 18 ET 53 detrás |
| Neumáticos | Del. 245/50 ZR 18 delante Tras. 275/45 ZR 18 detrás | 245/50 ZR 18 delante 275/45 ZR 18 detrás |

Los vehículos ilustrados en este catálogo están equipados en parte con equipamientos especiales solo disponibles mediante sobreprecio. Los datos expuestos sobre volumen de suministro, apariencia, potencia, medidas, pesos, consumo de combustible y gastos de mantenimiento de los vehículos responden a los conocimientos existentes al tiempo de la impresión. Reservado el derecho de modificación.

| Motor | Panamera 4S | Panamera S Hybrid |
|--|--|--|
| Número de cilindros | 8 | 6 |
| Cilindrada | 4.806 cm ³ | 2.995 cm ³ |
| Potencia (DIN) a un régimen de | 294 kW (400 CV) 6.500 rpm | 245 kW (333 CV) 5.500–6.500 rpm |
| Par motor máx. a un régimen de | 500 Nm 3.500–5.000 rpm | 440 Nm 3.000–5.250 rpm |
| Relación de compresión | 12,5:1 | 10,5:1 |
| Potencia del motor eléctrico a un régimen de rev. | – | 34 kW (47 CV) > 1.150 rpm |
| Par motor máx. del motor eléctrico a un régimen de revoluciones | – | 300 Nm < 1.150 rpm |
| Potencia del híbrido Parallel-Full a un régimen de revoluciones | – | 279 kW (380 CV) a 5.500 rpm |
| Par motor máx. del híbrido Parallel-Full a un régimen de rev. | – | 580 Nm a 1.000 rpm |
| Transmisión | | |
| Tracción | Total | Trasera |
| Cambio manual de 6 velocidades | – | – |
| Caja Tiptronic S de 8 velocidades | – | De serie |
| Cambio PDK de 7 velocidades | De serie | – |
| Chasis | | |
| Eje delantero | Dobles brazos transversales de base sobredimensionada, suspensión independiente en cada rueda | Dobles brazos transversales de base sobredimensionada, suspensión independiente en cada rueda |
| Eje trasero | Eje multibrazo, suspensión independiente en cada rueda | Eje multibrazo, suspensión independiente en cada rueda |
| Dirección | Servohidráulica | Servohidráulica |
| Frenos | Mordazas fijas de aluminio de 6 émbolos en arquitectura monobloque delante, mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque detrás, discos auto-ventilados, ABS | Mordazas fijas de aluminio de 6 émbolos en arquitectura monobloque delante, mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque detrás, discos auto-ventilados, ABS |
| Ruedas | Del. 8 J x 18 ET 59 delante Tras. 9 J x 18 ET 53 detrás | 8 J x 18 ET 59 delante 9 J x 18 ET 53 detrás |
| Neumáticos | Del. 245/50 ZR 18 delante Tras. 275/45 ZR 18 detrás | 245/50 ZR 18 delante 275/45 ZR 18 detrás |

| Motor | Panamera Turbo | Panamera Turbo S |
|-----------------------------------|--|--|
| Número de cilindros | 8 | 8 |
| Cilindrada | 4.806 cm ³ | 4.806 cm ³ |
| Potencia (DIN) a un régimen de | 368 kW (500 CV) 6.000 rpm | 405 kW (550 CV) 6.000 rpm |
| Par motor máx. a un régimen de | 700 Nm 2.250–4.500 rpm | 750 Nm (800 Nm*) 2.250–4.500 rpm |
| Relación de compresión | 10,5:1 | 10,5:1 |
| Transmisión | | |
| Tracción | Total | Total |
| Cambio manual de 6 velocidades | – | – |
| Caja Tiptronic S de 8 velocidades | – | – |
| Cambio PDK de 7 velocidades | De serie | De serie |
| Chasis | | |
| Eje delantero | Dobles brazos transversales de base sobredimensionada, suspensión independiente en cada rueda | Dobles brazos transversales de base sobredimensionada, suspensión independiente en cada rueda |
| Eje trasero | Eje multibrazo, suspensión independiente en cada rueda | Eje multibrazo, suspensión independiente en cada rueda |
| Dirección | Servohidráulica | Servohidráulica |
| Frenos | Mordazas fijas de aluminio de 6 émbolos en arquitectura monobloque delante, mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque detrás, discos auto-ventilados, ABS | Mordazas fijas de aluminio de 6 émbolos en arquitectura monobloque delante, mordazas fijas de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque detrás, discos auto-ventilados, ABS |
| Ruedas | Del. 9 J x 19 ET 60 delante Tras. 10 J x 19 ET 61 detrás | 9,5 J x 20 ET 65 delante 11 J x 20 ET 68 detrás |
| Neumáticos | Del. 255/45 ZR 19 delante Tras. 285/40 ZR 19 detrás | 255/40 ZR 20 delante 295/35 ZR 20 detrás |

* Con Overboost.

Los vehículos ilustrados en este catálogo están equipados en parte con equipamientos especiales solo disponibles mediante sobreprecio. Los datos expuestos sobre volumen de suministro, apariencia, potencia, medidas, pesos, consumo de combustible y gastos de mantenimiento de los vehículos responden a los conocimientos existentes al tiempo de la impresión. Reservado el derecho de modificación.

| Tara | Panamera Cambio manual/cambio PDK | Panamera 4 Cambio PDK |
|---|--------------------------------------|--------------------------|
| DIN | 1.730 kg/1.760 kg | 1.820 kg |
| Según Directiva CE* | 1.805 kg/1.835 kg | 1.895 kg |
| Peso máximo autorizado | 2.335 kg/2.365 kg | 2.400 kg |
| Carga máxima | 605 kg/605 kg | 580 kg |
| Prestaciones | Cambio manual/cambio PDK | Cambio PDK |
| Velocidad máxima | 261 km/h/259 km/h | 257 km/h |
| 0-100 km/h | 6,8 seg./6,3 seg. | 6,1 seg. |
| 0-100 km/h con paquete Sport Chrono | 6,8 seg./6,1 seg. | 5,9 seg. |
| Recuperación (80-120 km/h) 5ª vel. | 8,4 seg./- | - |
| Recuperación (80-120 km/h) | -/4,3 seg. | 4,4 seg. |
| Consumo/emisiones/ Categoría de eficiencia** | Cambio manual/cambio PDK | Cambio PDK |
| Ciclo urbano en l/100 km | 16,4 (16,1***)/12,7 (12,5***) | 12,8 (12,7***) |
| Ciclo extraurbano en l/100 km | 7,8 (7,6***)/6,9 (6,8***) | 7,2 (6,9***) |
| Combinado en l/100 km | 11,3 (11,1***)/9,3 (9,1***) | 9,6 (9,4***) |
| Emisiones de CO ₂ en g/km | 265 (260***)/218 (213***) | 225 (220***) |
| Categoría de eficiencia alemana**** | G/F (G/E***) | F (E***) |
| Categoría de eficiencia suiza**** | G/G (G/G***) | G (G***) |
| Dimensiones | | |
| Longitud | 4.970 mm | 4.970 mm |
| Anchura (con retrovisores exteriores) | 1.931 mm (2.114 mm) | 1.931 mm (2.114 mm) |
| Altura | 1.418 mm | 1.418 mm |
| Batalla | 2.920 mm | 2.920 mm |
| Capacidad del maletero (VDA) | 445 l | 445 l |
| con los asientos traseros abatidos | 1.263 l | 1.263 l |
| Capacidad del depósito, reserva inc. | 80 l | 80 l |

* Según la normativa CE, la tara se refiere al vehículo con equipamiento de serie. Los equipamientos especiales incrementan dicho valor. En el valor indicado se han considerado 68 kg por el conductor y 7 kg por el equipaje.

** Los datos se han determinado con arreglo al método de medición Euro 5 (715/2007/CE, 692/2008/CE, 566/2011/CE y ECE-R 101) en el NCCE (Nuevo Ciclo de Circulación Europeo). Los datos especificados no se refieren a un vehículo en concreto ni forman parte de la oferta, ya que sirven exclusivamente de referencia a efectos comparativos entre los diversos tipos de vehículos. Determinación del consumo basada en el equipamiento de serie. Los equipamientos especiales pueden influir en el consumo y en las prestaciones. El consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de un vehículo no dependen solo de que el vehículo aproveche de forma eficiente el combustible, sino que se ve influido por el estilo de conducción y otros factores no técnicos. Los actuales modelos Porsche con motor de explosión están concebidos para combustible con una proporción de hasta el 10 % de etanol. Puede obtener más información actualizada sobre los vehículos concretos en su Centro Porsche Oficial.

| Tara | Panamera Diesel Cambio Tiptronic S | Panamera S Cambio manual/cambio PDK |
|---|---------------------------------------|--|
| DIN | 1.880 kg | 1.770 kg/1.800 kg |
| Según Directiva CE* | 1.955 kg | 1.845 kg/1.875 kg |
| Peso máximo autorizado | 2.500 kg | 2.375 kg/2.405 kg |
| Carga máxima | 620 kg | 605 kg/605 kg |
| Prestaciones | Cambio Tiptronic S | Cambio manual/cambio PDK |
| Velocidad máxima | 242 km/h | 285 km/h/283 km/h |
| 0-100 km/h | 6,8 seg. | 5,6 seg./5,4 seg. |
| 0-100 km/h con paquete Sport Chrono | 6,8 seg. | 5,6 seg./5,2 seg. |
| Recuperación (80-120 km/h) 5ª vel. | - | 7,0 seg./- |
| Recuperación (80-120 km/h) | 4,5 seg. | -/3,2 seg. |
| Consumo/emisiones/ Categoría de eficiencia** | Cambio Tiptronic S | Cambio manual/cambio PDK |
| Ciclo urbano en l/100 km | 8,1 (7,8***) | 18,8 (18,5****)/15,3 (14,9****) |
| Ciclo extraurbano en l/100 km | 5,6 (5,5***) | 8,9 (8,7****)/7,8 (7,5****) |
| Combinado en l/100 km | 6,5 (6,3***) | 12,5 (12,3****)/10,5 (10,3****) |
| Emisiones de CO ₂ en g/km | 172 (167****) | 293 (288****)/247 (242****) |
| Categoría de eficiencia alemana**** | C (B****) | G/G (G/G****) |
| Categoría de eficiencia suiza**** | C (C****) | G/G (G/G****) |
| Dimensiones | | |
| Longitud | 4.970 mm | 4.970 mm |
| Anchura (con retrovisores exteriores) | 1.931 mm (2.114 mm) | 1.931 mm (2.114 mm) |
| Altura | 1.418 mm | 1.418 mm |
| Batalla | 2.920 mm | 2.920 mm |
| Capacidad del maletero (VDA) | 445 l | 445 l |
| con los asientos traseros abatidos | 1.263 l | 1.263 l |
| Capacidad del depósito, reserva inc. | 80 l | 80 l |

*** En combinación con neumáticos polivalentes de 19 pulgadas (de bajo consumo).

**** Solo valido para los países incluidos en la lista.

Los vehículos ilustrados en este catálogo están equipados en parte con equipamientos especiales solo disponibles mediante sobreprecio. Los datos expuestos sobre volumen de suministro, apariencia, potencia, medidas, pesos, consumo de combustible y gastos de mantenimiento de los vehículos responden a los conocimientos existentes al tiempo de la impresión. Reservado el derecho de modificación.

| Tara | Panamera 4S Cambio PDK | Panamera S Hybrid Cambio Tiptronic S |
|---|---------------------------|---|
| DIN | 1.860 kg | 1.980 kg |
| Según Directiva CE* | 1.935 kg | 2.055 kg |
| Peso máximo autorizado | 2.440 kg | 2.485 kg |
| Carga máxima | 580 kg | 505 kg |
| Prestaciones | Cambio PDK | Cambio Tiptronic S |
| Velocidad máxima | 282 km/h | 270 km/h |
| 0-100 km/h | 5,0 seg. | 6,0 seg. |
| 0-100 km/h con paquete Sport Chrono | 4,8 seg. | 6,0 seg. |
| Recuperación (80-120 km/h) 5ª vel. | - | - |
| Recuperación (80-120 km/h) | 3,3 seg. | 3,9 seg. |
| Consumo/emisiones/ Categoría de eficiencia** | Cambio PDK | Cambio Tiptronic S |
| Ciclo urbano en l/100 km | 16,0 (15,7***) | 7,6 (7,4***) |
| Ciclo extraurbano en l/100 km | 7,9 (7,7***) | 6,8 (6,6***) |
| Combinado en l/100 km | 10,8 (10,6***) | 7,1 (6,8***) |
| Emisiones de CO ₂ en g/km | 254 (249***) | 167 (159***) |
| Categoría de eficiencia alemana**** | G (G***) | B (A***) |
| Categoría de eficiencia suiza**** | G (G***) | C (C***) |
| Dimensiones | | |
| Longitud | 4.970 mm | 4.970 mm |
| Anchura (con retrovisores exteriores) | 1.931 mm (2.114 mm) | 1.931 mm (2.114 mm) |
| Altura | 1.418 mm | 1.418 mm |
| Batalla | 2.920 mm | 2.920 mm |
| Capacidad del maletero (VDA) | 445 l | 335 l |
| con los asientos traseros abatidos | 1.263 l | 1.153 l |
| Capacidad del depósito, reserva inc. | 100 l | 80 l |

* Según la normativa CE, la tara se refiere al vehículo con equipamiento de serie. Los equipamientos especiales incrementan dicho valor. En el valor indicado se han considerado 68 kg por el conductor y 7 kg por el equipaje.
 ** Los datos se han determinado con arreglo al método de medición Euro 5 (715/2007/CE, 692/2008/CE, 566/2011/CE y ECE-R 101) en el NCCE (Nuevo Ciclo de Circulación Europeo). Los datos especificados no se refieren a un vehículo en concreto ni forman parte de la oferta, ya que sirven exclusivamente de referencia a efectos comparativos entre los diversos tipos de vehículos. Determinación del consumo basada en el equipamiento de serie. Los equipamientos especiales pueden influir en el consumo y en las prestaciones. El consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de un vehículo no dependen solo de que el vehículo aproveche de forma eficiente el combustible, sino que se ve influido por el estilo de conducción y otros factores no técnicos. Los actuales modelos Porsche con motor de explosión están concebidos para combustible con una proporción de hasta el 10 % de etanol. Puede obtener más información actualizada sobre los vehículos concretos en su Centro Porsche Oficial.

| Tara | Panamera Turbo Cambio PDK | Panamera Turbo S Cambio PDK |
|---|------------------------------|--------------------------------|
| DIN | 1.970 kg | 1.995 kg |
| Según Directiva CE* | 2.045 kg | 2.070 kg |
| Peso máximo autorizado | 2.500 kg | 2.500 kg |
| Carga máxima | 530 kg | 505 kg |
| Prestaciones | Cambio PDK | Cambio PDK |
| Velocidad máxima | 303 km/h | 306 km/h |
| 0-100 km/h | 4,2 seg. | - |
| 0-100 km/h con paquete Sport Chrono | 4,0 seg. | 3,8 seg. |
| Recuperación (80-120 km/h) 5ª vel. | - | - |
| Recuperación (80-120 km/h) | 2,7 seg. | 2,6 seg. |
| Consumo/emisiones/ Categoría de eficiencia** | Cambio PDK | Cambio PDK |
| Ciclo urbano en l/100 km | 17,0 (16,7***) | 17,0 (16,7***) |
| Ciclo extraurbano en l/100 km | 8,4 (8,3***) | 8,4 (8,3***) |
| Combinado en l/100 km | 11,5 (11,3***) | 11,5 (11,3***) |
| Emisiones de CO ₂ en g/km | 270 (265***) | 270 (265***) |
| Categoría de eficiencia alemana**** | G (G***) | G (G***) |
| Categoría de eficiencia suiza**** | G (G***) | G (G***) |
| Dimensiones | | |
| Longitud | 4.970 mm | 4.970 mm |
| Anchura (con retrovisores exteriores) | 1.931 mm (2.114 mm) | 1.931 mm (2.114 mm) |
| Altura | 1.418 mm | 1.418 mm |
| Batalla | 2.920 mm | 2.920 mm |
| Capacidad del maletero (VDA) | 432 l | 432 l |
| con los asientos traseros abatidos | 1.250 l | 1.250 l |
| Capacidad del depósito, reserva inc. | 100 l | 100 l |

*** En combinación con neumáticos polivalentes de 19 pulgadas (de bajo consumo).
 **** Solo valido para los países incluidos en la lista.

Los vehículos ilustrados en este catálogo están equipados en parte con equipamientos especiales solo disponibles mediante sobreprecio. Los datos expuestos sobre volumen de suministro, apariencia, potencia, medidas, pesos, consumo de combustible y gastos de mantenimiento de los vehículos responden a los conocimientos existentes al tiempo de la impresión. Reservado el derecho de modificación.

Los modelos de automóvil expuestos responden al equipamiento que se suministra en la República Federal de Alemania. En ocasiones incluyen, por ejemplo, equipamientos personalizados no comprendidos en el volumen de suministro de serie y que implican un cargo adicional. Es posible que, por razones fiscales y legales específicas de cada país, no todos los modelos o equipamientos estén disponibles en todos los países. Infórmese acerca del volumen concreto de equipamiento en su Centro Porsche Oficial o en su importador Porsche. Los datos sobre diseño, volumen de suministro, apariencia, potencia, medidas, pesos, consumo de combustible y gastos de mantenimiento responden a los conocimientos existentes al tiempo de la impresión. Nos reservamos el derecho a realizar modificaciones en el diseño, equipamiento y volumen de suministro, así como en las tonalidades de color de los modelos aquí descritos. Salvo error u omisión.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2012

Todos los textos, imágenes y demás información publicada en este catálogo están amparados por el derecho de propiedad intelectual de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Su copia o reproducción, así como cualquier otro uso de los mismos requerirá el previo consentimiento por escrito de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

La compañía Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG promueve la utilización de papel obtenido de explotaciones forestales sostenibles. El papel de este folleto de venta cuenta con certificación según las estrictas reglas del PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification).

Porsche, la insignia Porsche, 911, Panamera, Spyder, PCCB, PCM, PDK, PSM, Tiptronic y Tequipment y demás distintivos son marcas registradas de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com

Estado: 03/2012

Printed in Germany

WSLP1301000250 ES/WW

