



MOTOR



Porsche e híbridos

La gama híbrida de la marca toma la ciudad para demostrar que el lujo y la deportividad no están reñidos con el bajo consumo y la tecnología **[P6-7]**



Aviso de miradas en el siguiente cruce.

Volkswagen Golf Sportsvan con diseño deportivo.

Extraordinario cada día.

Volkswagen Golf Sportsvan desde 17.400 €*.



Das Auto.

Volkswagen Golf Sportsvan: consumo medio (l/100 km): de 5,1. Emisión de CO₂ (g/km): de 117.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 17.400 € para un Golf Sportsvan Edition TSI 1.2 110 CV BlueMotion Technology (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y Plan PIVE incluidos), para clientes particulares y autónomos que cumplan con las condiciones del Plan PIVE y que financien un crédito mínimo de 12.000 € con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses a través de la campaña de mantenimiento de Volkswagen Finance S.A. EFC (según condiciones contractuales). Consulta con tu Concesionario Oficial las características y condiciones específicas de la presente promoción. Financiando con Volkswagen Finance S.A. EFC se incluye gratis paquete de mantenimiento plus Volkswagen 60.000 km o 4 años. Oferta válida hasta 30.06.2015 o finalización de Plan PIVE. Modelo visualizado: Golf Sportsvan Sport con opcionales.



#12Mes



El Cayenne, en la entrada del nuevo Centro Porsche Valencia en Quart de Poblet.



Momento de la cesión del coche.



Amplia exposición con hasta 14 coches.



Porsche ha sabido dar al Cayenne un aspecto atractivo sin ser ostentoso. La versión híbrida tiene las pinzas de freno de color verde.



Volante tipo 918 Spyder en uno de los mejores interiores del mercado.

La marca de deportivos se apunta al híbrido

Porsche España y el renovado Centro Porsche Valencia se lanzan a la promoción de su gama con el nuevo Cayenne S E-hybrid

#12MESES
ELÉCTRICOS
Porsche Cayenne S
E-HYBRID

A. ADALID

A muchos les extrañará ver un Porsche en una iniciativa que promueve los coches innovadores y de bajas emisiones ¿Pero no es Porsche una marca de deportivos? Sí, pero también lo es de tecnología, y muchos de los elementos cotidianos que nos rodean incorporan tecnología desarrollada por la marca, y no sólo en los coches. Esto significa que Porsche es líder en ingeniería

y se refleja en la gama híbrida más extensa del mercado. La marca tiene tres modelos híbridos enchufables, el súper-deportivo 918 Spyder y los más accesibles Panamera y Cayenne híbridos.

Un Cayenne que no gasta

Este último es el que llega a nuestras manos, un coche que combina un motor gasolina de 333 CV más un motor eléctrico que suman un total de

418 CV, pero más que esta impresionante cifra de potencia, lo que importante es que este Cayenne, una vez cargado puede recorrer unos 40 kilómetros en modo eléctrico sin gastar una gota de gasolina, y cuando se agota la batería, también reducir el consumo la recargarse la misma en las frenadas y servir siempre de soporte en conducción normal. El resultado es un consumo nulo o muy bajo si nues-

tros recorridos son cortos o, dicho de otra manera: este Porsche gasta menos que cualquier utilitario en los trayectos del trabajo a casa ¿Increíble? Sí, pero cierto.

Tecnología y espacio

Para conseguirlo Porsche no ha renunciado a un ápice de la tecnología, espacio o deportividad de su gama. Empezamos por lo primero, ya que incorpora un potente motor V6 ga-

solina que se ayuda de otros eléctricos, y se suma a la tracción total permanente y una caja automática de ocho marchas. El Cayenne además desconecta el motor en los semáforos e incluso en marcha si no pisamos el acelerador a fondo. Serán muchas las ocasiones en las que vemos la aguja del cuentarrevoluciones a cero casi sin darnos cuenta. La tecnología habitual en Porsche sigue ahí.

esEléctricos



FICHA TÉCNICA

Tipo: SUV, 5 puertas
Largo/ancho/alto: 4,9/1,9/1,7
Motor: Gasolina 3.0 333 CV + eléctrico 95 CV Total: 416 CV
Caja de cambios: Auto 8 vel.
Consumo: 3,4 litros /100 km.
Precio: 86.026 euros
Gama desde: 77.000 euros

llevar en el maletero cómodamente.

También deportivo

El tercer punto es la deportividad. Quizá con tanta tecnología y ecología se puede perder el espíritu Porsche, pero el Cayenne híbrido tiene 416 CV, corre que se las pela pero, sobre todo, transmite esa deportividad al volante, de perfecto tamaño, y cuenta con sistemas como el pack sport crono, las suspensiones deportivas regulables o el modo sport de conducción que convierte a este SUV en una especie de enorme kart que sorprende por su dinamismo.

Aun con todo, es un coche que invita a una conducción relajada. Su gran calidad, silencio interior y suavidad hacen que salgamos aprovechando la potencia del motor eléctrico, con el que se alcanzan hasta 140 por hora, e intentemos hacer los trayectos sin que se conecte el motor de gasolina. Aunque marca 40 de autonomía, a no ser que vayamos muy finos lo habitual serán treinta y pocos, para muchos suficien-

tes para ir y volver a casa a diario o, al menos, hacer uno de los trayectos en eléctrico.

Como todos los coches de este tipo la autopista no es su fuerte en cuanto a ahorro, porque una vez se termina la batería, contamos con un motor de gasolina en el que las cifras son las que son: algo más de diez litros en promedio en viajes largos, por lo que si lo habitual son este tipo de trayectos y lo que buscamos es ahorro, mejor el Panamera diesel.

Si nuestros trayectos habituales son cortos, nos gusta la ecología y disfrutamos la no gastar un euro en gasolina, sin duda el Cayenne híbrido es el mejor coche de este tipo en el mercado. Ahora toca que lo prueben nuestros influencers.

LOS USUARIOS OPINAN

«Silencio, calidad y prestaciones»

Pedro Campos Editor jefe web en lasprovincias.es

■ PEDRO CAMPOS

El i3 es todo silencio. Si te despistas un segundo ya no sabes si les ha dado al power o no. Pero de la mansedumbre del sonido se pasa a la ferocidad cuando se aprieta el acelerador. El reprise es llamativo. El pequeño i3 tiene una salida asombrosa con sus 170 CV.

Pero tan destacada es la fuerza del BMW i3 como su peculiar aspecto. El diseño de la carrocería es llamativo, pero donde te sorprende es con las puertas. Las traseras se abren en sentido contrario a las delanteras y cuando están ambas abiertas se parece a una fruta pelada.

Ni vibraciones, ni ruidos, ni nada. La única preocupación es cuando das una miradita a la batería. Viajas con el miedo a que se agote, aunque la autonomía es suficiente para moverte con soltura en la ciudad y para realizar un viaje no excesivamente largo. Además, el coche ofrece varios tipos de conducción. Pero cuando aprietas el acelerador, te da



Pedro Campos, en el Paseo Marítimo de Valencia.

igual sacrificar kilómetros de autonomía. El i3 gana velocidad con más rapidez que la mayoría de los coches de la ciudad.

Bien es cierto que tanta potencia no es tan necesaria en un coche de este tipo, pero contar con esos caballos pueden venir muy bien para realizar una adelantamiento rápido. En el momento de acelerar se oye un ligero zumbido, pero a baja velocidad ni se oye. Y para

rematar las novedades, me pareció muy útil que el coche se frena sólo soltando el acelerador, sin necesidad de tocar el pedal de freno. Me generó una enorme seguridad en la conducción.

Visualmente es un coche llamativo para sus reducidas dimensiones y advertí que acaparaba las miradas de otros conductores o videntes. El precio es alto, pero tiene un gran tecnología y es todo un BMW.

«Llama la atención su diseño y espacio»

Raúl Gómez
Webmaster Las Provincias



Nuestro probador, junto al coche.

■ MOTOR

Asombrado sería poco, la verdad. Este utilitario eléctrico nos ha dejado a toda la familia sin palabras. La aceleración que tiene, la facilidad de su conducción, la comodidad y su silenciosa velocidad, por enumerar algunas de sus mejores características, nos han fascinado. Y no solo a la familia, allá por donde íbamos me tocaba explicar cómo iba el coche.

Sorprende lo amplio que es por dentro y sus puertas traseras que se abren en sentido opuesto a lo que estamos acostumbrados. Cómo única mejora que se me ocurre es su autonomía, 130 kilómetros, aún es algo justa para viajar, pero para el día a día es más que suficiente, por lo que es perfecto como segundo coche... pero todos quieren cogerlo.



Perfectos asientos delanteros.



Amplio espacio detrás.

En cuanto a espacio, uno de los motivos de compra del Cayenne, todo sigue igual. Se ha perdido un pelín e volumen de caga -580 litros en lugar de 620- para poner la batería debajo del piso del maletero. Esta es de ión-litio de última generación, con una recarga habitual en cuatro horas y rápida en apenas 40 minutos, y tiene un cargador fantástico, ya que es cómodo y lo podemos tener en casa o



#12MesesEléctricos



Ramón Palomar, columnista de Las Provincias, a punto de coger el Cayenne para un largo fin de semana.



La recarga rápida es de menos de una hora.

FICHA TÉCNICA**Tipo:** SUV, 5 puertas**Largo/ancho/alto:**
4,9/1,9/1,7**Motor:** Gasolina 3.0 333 CV +
eléctrico 95 CV Total: 416 CV**Caja de cambios:** Auto 8 vel.**Consumo:** 3,4 litros /100 km.**Precio:** 86.026 euros**Gama desde:** 77.000 euros

Ecología para disfrutar

En determinados coches la tracción eléctrica o híbrida supone algunas limitaciones, en el Cayenne se disfruta a cada momento

coche e el que, a priori, todo el mundo pensará que consume una barbaridad.

Otro detalle del Cayenne es que, como la mayoría de los híbridos enchufables, no pierde las cualidades del modelo de origen en cuanto a espacio y polivalencia. el Cayenne lo tiene más difícil, porque además tiene que presumir de la deportividad de la que hace gala la marca alemana, y vaya si lo hace.

Con un volante perfecto, un cambio rápido secundado por unas bonitas levas y un chasis que podemos regular en cuanto a la dureza de suspensión, el Cayenne es uno de los SUVs más dinámicos del mercado, un digno representante de esta marca en un segmento a priori tan poco deportivo como este.

Mención a parte merece el sistema de recarga, rápido, fiable e intuitivo como pocos, hace que cada recarga sea un completo placer, sin más preocupación que enchufar y ver en la pantalla del transformador aquéllo de 'plugged and charging'.

Afrontamos nuestro último fin de semana con el SUV de Porsche, en el que los recorridos 4x4 serán protagonistas, antes de cambiarlo por el Panamera híbrido, nuestro nuevo y lujoso protagonistas de la iniciativa #12meseseléctricos de Las Provincias.

#12MESES ELÉCTRICOS
PORSCHE CAYENNE S E-HYBRID**ALEX ADALID**

neral le cuesta entender que, efectivamente, este coche realiza 40 kilómetros con cero emisiones y, finalmente, porque al volante son todo satisfacciones, sin ninguna de las preguntas o limitaciones de autonomía a los que sí tenemos que acostumbrarnos en un coche eléctrico.

Un Porsche sin gasolina

Si no consumir gasolina siempre es un placer, no hacerlo en el Cayenne lo es aún más. Por ejemplo hemos estado un par de días con el depósito de combustible en reserva recargando las baterías para recorrer más de 200 kilómetros sin que la aguja de la gasolina se moviera, haciendo caso omiso al aviso de repostaje -que aparece cuando aún quedan unos 100 km. de autonomía-, además, hay un plus de satisfacción al no gastar en un

«Sorprende la alta tecnología híbrida»

Javier Sanz
Neumáticos Sanz Sport

Javier Sanz, en sus instalaciones en Alaquàs.

MOTOR

Sanz Sport es uno de los especialistas en neumáticos más reconocidos de la Comunitat Valenciana, y cuenta en Alaquàs con unas instalaciones de referencia para los clientes de automóviles de todo tipo, especialmente deportivos. Campeón de la Comunitat en Rallyes y habitual en las pruebas de regularidad, a Javier le ha impresionado la tecnología del Cayenne «sorprende porque el sistema híbrido no afecta a la deportividad del coche, muy mejorado con respecto al anterior Cayenne. No se nota nada el paso de eléctrico a gasolina y la carga eléctrica da unas buenas prestaciones y autonomía. Es el futuro».

El Porsche Cayenne es uno de los coches ecológicos más sorprendentes de los que han pasado por nuestras manos. Primero porque por fuera, de no ser por los detalles en verde, nadie diría que es especialmente ecológico. Segundo, porque nadie esperaba que Porsche fuera una de las marcas que avanzara más rápidamente en este campo, y en la calle al público en ge-



#12Mes



Excelente volante, heredado del 918 Spyder, y alta calidad interior.



Confort de gran turismo en los asientos.

Amplísimo espacio en la trasera.



Nuestro Porsche, por las calles del barrio de las Letras, en Madrid, una zona que pronto se restringirá al tráfico y donde podrá entrar este coche.



Es un Porsche, pero también un SUV de gran espacio interior y utilidad.

El híbrido más apetecible

Altísima calidad, una fácil recarga, buena autonomía y prestaciones de primera se unen en este SUV híbrido premium de 86.000 euros

#12MESES ELÉCTRICOS
PORSCHE CAYENNE S E-HYBRID

A. ADALID

Nos ha gustado el Cayenne, que esta semana abandonaba Valencia con destino a Madrid para llegar al gara-

je de Porsche España, donde nos esperaba un Panamera híbrido del que les hablaremos la próxima semana. En estos últimos días nos tocaba hacer todo terreno con el coche, y lo hicimos... lástima que el aguacero que cayó el lunes arruinara la sesión de fotos. Como muchos saben, salir del coche con el terreno embarrado alrededor no es una buena idea, primero por el peligro de resbalones y después por la posibilidad de que, al dejar el coche sólo en una situación delicada -ideal para una foto- pueda moverse del sitio. En resumen,

que no tenemos fotos, así que hemos utilizado las de Porsche España, que no son de un coche 'como el nuestro', sino de la misma unidad que hemos tenido en Las Provincias, aunque fotografiada antes de la rotulación de #12MesesEléctricos.

Al caso, en rutas 4x4 el Cayenne se defiende muy bien, pero hay que tener cuidado con su peso, casi 2.500 kilos, para no confiarnos en las curvas de las pistas debido a las inercias. En el campo nos gusta la tracción eléctrica por su suavidad, y el cambio automá-

tico por su facilidad para hacer de todo.

De vuelta a la ciudad

Manguerazo a fondo y tomamos el camino a Madrid. Con cuatro pasajeros y media carga el Cayenne híbrido pierde su carga eléctrica a los 26 kilómetros de salir de la capital. Tiene 36 de autonomía eléctrica, pero tenemos que ir muy finos para lograrla, algo que es fácil, ya que es un coche suave. A partir de ahí y con una conducción habitual, nuestro Cayenne llegó a Madrid con un consumo promedio de 12 litros.

Algo para un híbrido, poco para un coche de gasolina de este tamaño y peso y mucho más que el de un Cayenne diesel, así que, si vamos a viajar mucho, es mejor el Cayenne de gasóleo.

Objetivo: no contaminar

Pero no perdamos de vista el objetivo de este gran logro tecnológico que es el Cayenne. Si nos movemos día a día con trayectos de menos de 50 kilómetros el ahorro es muy importante. Si tenemos una conciencia ecológica, también, porque no emite dióxido de

carbono en el modo eléctrico, y si pensamos que en el futuro inmediato se va a restringir la circulación a muchos coches que no sean eléctricos e híbridos, es una buena inversión. Aunque cuesta algo más que el Cayenne diesel, si realizamos kilometrajes cortos resulta más satisfactorio en su uso.

En cuanto a deportividad y con 416 CV de forma conjunta, el Cayenne híbrido es rápido, pero no mucho más que el diesel, así que tendríamos una enorme duda sobre cuál comprar. Nosotros, por su enorme

esEléctricos



Motor V6 compresor.



Flujo de energía en la pantalla.



Batería bajo el maletero.



Consumo medio en viajes alto.

suavidad y por lo bien que encaja en este coche, en el que todo sin virtudes y defectos hay pocos, recomendamos el híbrido. Vale la pena conocer de primera mano la tecnología del futuro, la misma que ha permitido a Porsche ganar en Le Mans.

No podemos pasar por alto que, a pesar de ser un Porsche, y por tanto un automóvil que presume de deportivos, el Cayenne es uno de los mejores SUVs del mercado en lo que a espacio interior, maletero y confort general se refiere. Ahora, a por el Panamera.

FICHA TÉCNICA

Tipo: SUV, 5 puertas

Largo/ancho/alto: 4,9/1,9/1,7

Motor: Gasolina 3.0 333 CV + eléctrico 95 CV Total: 416 CV

Caja de cambios: Auto 8 vel.

Consumo: 3,4 litros /100 km.

Precio: 86.026 euros

Gama desde: 77.000 euros

COMPETICIÓN

Doblete del Porsche híbrido en las 24 Horas de Le Mans

La tecnología eléctrico+gasolina se impone en la carrera más dura

MOTOR

Misión cumplida: Porsche ha logrado su decimoséptima victoria en Le Mans en la edición número 83 de la famosa carrera de 24 horas, copando los dos primeros puestos de la carrera. Los pilotos Earl Bamber (Nueva Zelanda), el piloto de F1 del equipo Force India Nico Hülkenberg (Alemania) y Nick Tandy (Gran Bretaña) ganaron el codiciado trofeo con el innovador Porsche 919 Hybrid, 45 años después de que la marca consiguiera su primer triunfo en Le Mans. Otro de los Porsche inscritos en la máxima categoría terminó en segunda posición y el tercero acabó en la quinta plaza. Se da la circunstancia de que Porsche ofreció un volante a Fernando Alonso en el coche ganador, pero el español no logró la autorización por parte de Honda, marca con la que compete en Fórmula 1.

Ninguna otra marca ha vencido en tantas ocasiones en la prueba de resistencia más dura del mundo. La última victoria también fue un doblete, en 1998, cuando Allan McNish (Gran Bretaña), Laurent Aiello (Francia) y Stéphane Ortelli (Mónaco) terminaron primeros con su Porsche GT1.

Matthias Müller, Consejero Delegado de Porsche AG manifestaba: «Este doblete en Le Mans 2015 es un resultado tan fabuloso que no podíamos haberlo soñado. Todo el equipo ha hecho un gran trabajo durante los últimos tres o cuatro años y se merecen este éxito».

Porsche regresó el pasado año al nivel más alto de las carreras de resistencia, atraído por la nueva reglamentación basada en la eficiencia. El coche más innovador de toda la parrilla se ha desarrollado en el Centro de Investigación y Desarrollo de la marca, en Weissach. Siguiendo la tendencia, el Porsche



Los dos Porsche híbridos, entrando a meta en Le Mans.



Potencia, velocidad y fiabilidad han sido claves para la marca en su triunfo.

919 Hybrid tiene un motor gasolina V4 turbo de pequeñas dimensiones y dos motores eléctricos con recuperación de energía que, en conjunto, se convierten en un grupo propulsor con alrededor de 1.000 caballos de potencia. Funciona como un laboratorio de competición, para lograr la máxima eficiencia en los futuros deportivos de carretera.

Debido a la fuerte competencia, especialmente entre los Porsche 919 Hybrid y los prototipos de Audi, la carrera discurrió a un alto ritmo en todo momento. En cali-

ficación los tres Porsche lograron las tres primeras posiciones de la parrilla de salida y establecieron un nuevo récord en el trazado de 13,629 kilómetros. La culminación del trabajo perfecto vino por parte del equipo que estaba en los boxes, capaz de gestionar un total de 90 pit stops y ser más rápidos que los competidores.

El prototipo ganador, con el número 19, salía desde el tercer lugar en la parrilla y, durante un corto espacio de tiempo al principio, llegó incluso a caer hasta la octava plaza, antes de colocarse sex-

to a lo largo de un prolongado periodo.

Además, ha sido el equipo de debutantes quien ha ganado esta prueba. Ni el piloto de Fórmula 1 Nico Hülkenberg, que ha tenido la suerte de estar en el coche en los momentos más emocionantes de la carrera (la salida y la llegada), ni Earl Bamber, tenían experiencia en Le Mans. Nick Tandy, el tercer piloto del trío ganador, había corrido dos veces en las 24 Horas de Le Mans, pero con un Porsche 911 en la categoría GT dedicada a los turismos.



#12MesesEléctricos



Cuatro plazas, cinco puertas y gran tamaño para la berlina deportiva de Porsche, rival de modelos muy selectos.

CONCLUSIÓN

El Panamera muestra como la ecología se abre camino en su mercado más propicio: el del lujo, entre aquellos clientes que quieren y disfrutan con lo último en tecnología sin renunciar a nada, y con un equipamiento de vanguardia para convertir cada desplazamiento en un viaje tecnológico. Una oferta de lo más interesante para Porsche.

Autonomía eléctrica de 36 km. y hasta 135 por hora para movernos a diario

mar 416 CV y una caja automática de ocho marchas, pero la berlina tiene tracción trasera mientras el SUV cuenta con tracción 4x4. La batería se recarga en menos de 4 horas en enchufe convencional, aunque podemos comprar enchufes más rápidos. En modo eléctrico recorre hasta 36 kilómetros y alcanza una velocidad máxima de 135 por hora. En nuestro uso han sido unos 25 kilómetros conduciendo con agilidad. Son los trayectos diarios donde mejor se puede aprovechar esta energía, y en nuestro caso han sido varios, aunque también hemos ido a Moraira, y de allí a Vinaroz con este modelo, con un consumo más alto que en un Panamera Diesel.

Ecologista de clase alta

El Porsche Panamera es uno de los híbridos más caros del mercado, pero muestra su compromiso con un funcionamiento muy 'eco'

#12MESES ELÉCTRICOS
PORSCHE PANAMERA S E-HYBRID

ALEX ADALID

la última de ellas este mismo mes. Pero este modelo no está a disposición de la prensa, a pesar de que convierte a Porsche en la marca con más modelos híbridos enchufables en todo el mundo.

Más deportivo

El Panamera tiene varias misiones. La primera es hacernos olvidar el Cayenne, un coche que nos gustó por su espacio, planteamiento y... precio, ya que, con la misma mecánica cuesta 86.000 euros frente a los más de 110.000 del Panamera híbrido. Casi 25.000 euros es mucha diferencia, incluso para los clientes de Porsche, así que ¿Qué ofrece el Panamera?

Sobre todo una conducción deportiva, y una alternativa a aquellos que quieren espacio pero no les gustan, no quieren o ya tienen un SUV

en su garaje. Este S-Hybrid es un coche para entendidos, para aquellos que quieren lo mejor, les gusta tener lo último en tecnología y no les importa pagar un poco más por ello.

Nada más recibir la llave, con una funda en blanco narcarado a juego con la carrocería, ya sabemos que la expe-

riencia con el Panamera será diferente. Si el Cayenne puede pasar por un coche 'discreto', con el Panamera esto no es posible. Llama la atención allá por donde pasa, con su silueta de cinco metros de lar-

go y su inconfundible diseño Porsche. A nivel mecánico el Panamera es casi idéntico al Cayenne, con el mismo motor gasolina de 333 CV, el mismo motor eléctrico recargable a la red que le permite su-

Calidad que impresiona

El interior, eso sí, es de una calidad apabullante. Dejamos para la próxima semana los detalles de este ecologista de alta gama de la set mundial de las berlinas deportivas.

FICHA TÉCNICA**Tipo:** Berlina, 5 puertas**Largo/ancho/alto:** 5,0/1,9/1,4**Motor:** Gasolina 3.0 333 CV + eléctrico 95 CV Total: 416 CV**Caja de cambios:** Auto 8 vel.**Consumo:** 3,1 litros /100 km.**Precio:** 110.270 euros**Gama desde:** 95.620 euros

El aspecto es muy llamativo.

Tras devolver el Porsche Cayenne S E-Hybrid en la sede de Porsche España en Madrid, allí mismo nos esperaba el otro híbrido de Porsche, el Panamera S E-Hybrid. Lo cierto es que hay otro híbrido más, el 918 Spyder, un súper-deportivo de más de 700 CV y con un precio de más de 700.000 euros del que se han fabricado, precisamente, 918 unidades,



#12Mes



Los fans del 911 lo son del Panamera, pero no incondicionales, hay que ganarlos.



El logo híbrido es igualmente bonito.



Nuestro logotipo, en la trasera del coche.



El tamaño y peso del Panamera es similar al de estos dos 911... ¡juntos! Tantos años de evolución y cinco plazas no pasan en vano.



La trasera caída es un rasgo del 911 que ha pasado también al Panamera.

La prueba más difícil para el Panamera Hybrid

Dos exigentes propietarios del Club 911 Valencia se ponen a los mandos del Panamera híbrido. ¿Habrá mermado la ecología su carácter?

#12MESES ELÉCTRICOS
Porsche Cayenne S E-Hybrid

A. ADALID

El Porsche Panamera híbrido se ha mostrado en estas dos semanas como un excelente automóvil en todos los campos. Recorre sin contaminar casi treinta kilómetros, tiene una altísima calidad, buenas prestaciones, elevado equipamiento... pero todo esto, capaz de convencer al resto de los mortales, puede que no sea suficiente para los que buscan en un coche, sobre todo, carácter,

y este tipo de conductores son mayoría en Porsche.

Club 911 Valencia

Nos ponemos en contacto con nuestro amigo Tino Guardiola, siempre vinculado al mundo de la competición y ahora coleccionista de bellezas de cuatro ruedas, de las que nos gustan casi tanto como las otras. Tino pertenece al Club 911 Valencia y acude a nuestra cita con un Porsche 911 Ca-

rrera RS 3000 del año 73 decorado en blanco y naranja. Al poco llega un buen amigo suyo, Óscar Muguruza, también del Club, con un 911 S 2.4 del 73 y acompañado de su hijo, un chaval al que le gustan los coches, ¡cada vez quedan menos! Así que vamos a cuidar a este aficionado junior.

Mientras ellos comprueban lo mucho que cambia la tecnología con el Panamera,

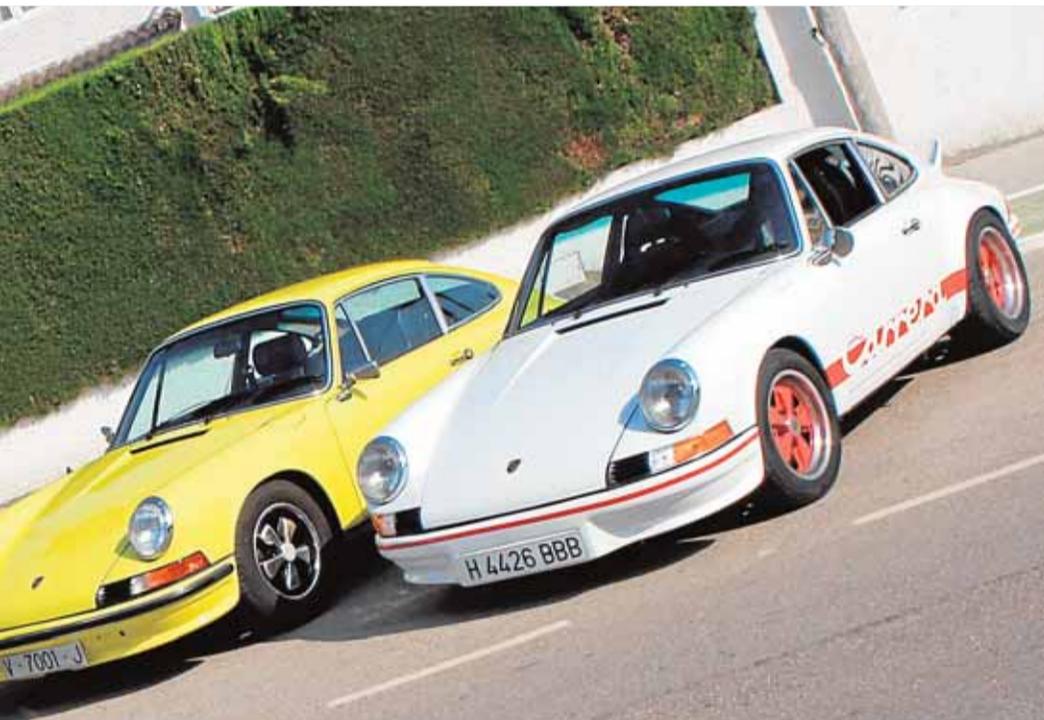
nosotros nos fascinamos con el pequeño tamaño y la simplicidad aparente de estos dos deportivos. Qué bien suena el motor bóxer. El e-Hybrid de Porsche, en cambio, no hace ruido alguno cuando rueda en modo eléctrico.

Público exigente

Llega la hora de conducir y se ponen al volante. Primero Tino. El modo completamente eléctrico no van a poder dis-

frutarlo al completo, ya que la batería está agotada después de buscar un sitio para hacer las fotos. Sí el modo híbrido, el que desconecta el motor de gasolina cada vez que la batería puede mover el coche. Le impresionan las llantas, de nada menos que veinte pulgadas, la calidad del interior, la gran cantidad de botones y lo suave que es todo «por mi parte al conducir echo de menos un cambio manual,

esEléctricos



FICHA TÉCNICA

Tipo: Berlina, 5 puertas

Largo/ancho/alto: 4,9/1,9/1,7

Motor: Gasolina 3.0 333 CV + eléctrico 95 CV Total: 416 CV

Caja de cambios: Auto 8 vel.

Consumo: 3,4 litros /100 km.

Precio: 107.729 euros

Gama desde: 93.398 euros

presor de Audi, y quizá eso le quita algo de fuerza». En cambio la estabilidad es magnífica «agarra muchísimo, y frena de manera extraordinaria, se nota que algunas cosas no cambian con los años».

Cuestión de cambio

Llega el turno de Óscar, habituado a moverse con coches de gama alta, algunos de ellos de tipo 4x4, Óscar destaca el espacio en las plazas traseras, donde ha realizado la primera parte del trayecto «es comodísimo, y recuerdo un viaje que hicimos en un Panamera a Madrid disfrutando de un gran confort». En marcha echa de menos unas levas para el cambio «los pulsadores no son tan cómodos, pero hay que utilizarlos para poder adelantar y aprovechar así las prestaciones que tiene el coche». De nuevo la estabilidad, los frenos y la sensación de que es un deportivo son los mayores halagos «es una berlina Porsche, sin ninguna duda, y es la única marca capaz de hacer un cuatro plazas tan amplio, confortable y a la vez tan

deportivo como este». Los amantes del 911 aprueban el Panamera híbrido, aunque les gustaría que fuera más deportivo, ya probaremos el GTS...

Un coche único

Tras pasar esta dura prueba con nota, queda nuestro balance final. El Panamera, y se adapta perfectamente los que vayan a realizar trayectos cortos cada día. Para trayectos largos el diesel es más económico por su consumo, y para los que buscan confort, el Cayenne híbrido, que cuesta casi 20.000 euros menos, es más competitivo. Esto deja un pequeño público para el Panamera híbrido, pero a cambio accederán a uno de los mejores automóviles de mundo.



Tino «mejor con caja manual».



Óscar «hay que mejorar las levas».

entendiendo que todos los coches modernos, incluso los deportivos, son automáticos, pero para mi un parte de la conducción es poder cambiar de marcha». Con cuatro pasajeros a bordo, el Panamera debe rondar los 2.500 kilogramos de peso, lo que se manifiesta al llegar a las incorporaciones «le falta un poco de fuerza a bajas revoluciones. No es un motor turbo como los de Porsche, sino uno con com-

LOS USUARIOS OPINAN

«Un coche extraordinario»

Jorge Bermejo Gerente Planta Gamesa Electric Valencia
Patricia Chirivella Responsable Infraestructura V.E.

MOTOR

Nuestros 'partners' en la iniciativa #12MesesEléctricos, Gamesa Electric, han disfrutado durante un largo fin de semana del Porsche Panamera híbrido, un modelo que, cada día, recargamos en uno de los cargadores que la empresa puso a nuestra disposición para la carga de este tipo de coches. El primero en tomar los mandos fue Jorge Bermejo, gerente de la planta de producción ubicada en Benissanó. Para el Sr.

Bermejo el coche encaja perfectamente con sus trayectos habituales, ya que reside a unos 20 km. de la propia planta y puede recargar la batería sin problemas en el lugar de trabajo.

Patricia Chirivella es la responsable de infraestructuras de vehículo eléctrico de Gamesa Electric, su trayecto diario supera los 40 kilómetros de ida a la planta y otros tantos de vuelta, más un buen número de visitas «un coche eléctrico me iría

perfecto para mi labor diaria, pero un híbrido todavía mejor». El Panamera es un coche que impresiona a todo el que lo lleva «es extraordinario por todo el equipamiento que lleva, lo bien que funciona y lo amplio que resulta para ser un deportivo, aunque para mi día a día es un poco grande». Se rumorea que Porsche lanzará una berlina totalmente eléctrica ¿Será el modelo que ha pedido Patricia? En pocos años sabremos la respuesta.



Jorge Bermejo y Patricia Chirivella, junto al Panamera.

El Mercedes Clase B eléctrico, listo para julio

El nuevo ecológico alemán, a escena

MOTOR

Mercedes será protagonista, con el nuevo Clase B eléctrico, del mes de julio en la iniciativa de promoción y uso del coche ecológico #12MesesEléctricos. El modelo, del que sólo hay unas pocas unidades en España ya que termina de lanzarse al mercado. El Mercedes Clase B cuenta con un motor eléctrico de 180 CV que proporciona unas excelentes prestaciones, y con una batería de 28 kilowatios que permite una autonomía homologada de 200 kilómetros, convirtiéndose de este modo en uno de los coches eléctricos

con mayor autonomía disponibles en el mercado actualmente.

El Clase B Electric Drive mantiene todas las cualida-

des del modelo original en cuanto a espacio y maletero. A partir de la próxima semana, nuestra prueba a fondo.

