

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo

**Cartella stampa**

Sommario

Caratteristiche

**Perfetta fusione di performance, efficienza e idoneità all'uso quotidiano** **3**

Versione sintetica

**La Panamera Turbo S E-Hybrid,** **regina della serie Sport Turismo** **5**

Trazione ibrida plug-in e trazione integrale

**Il massimo livello della performance ibrida** **9**

Concetto dell'abitacolo e connettività

**Elevata idoneità all'uso quotidiano e versatilità** **12**

Sistemi di assistenza e per il comfort

**Intelligenza in rete** **15**

Telaio e sistemi di assistenza del telaio

**Grande differenziazione tra performance e comfort** **16**

Esterni

**Forme nuove per la classe di lusso** **20**

Allestimento di serie

**Innovativi sistemi di assistenza del telaio di fabbrica** **23**

**Dati sui consumi** **25**

Caratteristiche

**Perfetta fusione di performance, efficienza e idoneità all'uso quotidiano**

* **La nuova ammiraglia della serie.**Con i suoi 500 kW (680 CV), la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo ha la potenza di due motori e si aggiudica il primo posto tra i modelli della serie Sport Turismo.
* **L'accelerazione di una 911.**La trazione ibrida plug-in sviluppa 850 Nm di coppia e fa accelerare la Sport Turismo da 0 a 100 km/h in 3,4 secondi.
* **La 918 Spyder come modello.**La strategia di boost è stata adattata dalla supersportiva 918 Spyder; la trazione elettrica non solo porta efficienza energetica, ma dà anche una spinta aggiuntiva.
* **Impiego di energia sostenibile.**La Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo consuma nel nuovo ciclo di guida europeo (NEDC, New European Driving Cycle) 3,0 l/100 km di carburante e 17,6 kWh/100 km di corrente.
* **Emissioni zero a livello locale.**Grazie a un'autonomia elettrica fino a 49 chilometri (secondo il NEDC), la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo viaggia sulle tratte locali a emissioni zero.
* **Vasto allestimento.**Il modello top di gamma vanta un allestimento di serie ampliato, comprendente sospensioni pneumatiche, freni in carboceramica, cerchi da 21 pollici, telaio attivo e Bose® Sound System.
* **Design all'avanguardia.**

La Panamera Sport Turismo è stata realizzata in modo assolutamente esclusivo a partire dal montante centrale, e risulta perfetta come alternativa versatile alle berline della classe di lusso.

* **Sedili 4+1.**La Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo viene fornita di serie con sedile posteriore a tre posti (concetto 2+1). Su richiesta, è disponibile con due sedili posteriori singoli.

Versione sintetica

**La Panamera Turbo S E-Hybrid, regina della serie Sport Turismo**

Porsche coniuga un design unico e un'elevata praticità con valori di performance eccezionali e la massima efficienza: anche la serie di modelli Panamera Sport Turismo viene ora coronata da una potente trazione ibrida plug-in. Nella nuova Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo, Porsche combina un potente motore V8 da quattro litri (404 kW/550 CV) con un motore elettrico quasi completamente silenzioso (100 kW/136 CV). Ne risulta un sistema dalla potenza complessiva di 500 kW (680 CV). Già poco sopra il regime minimo è disponibile la coppia massima di 850 Nm. La trazione ibrida plug-in permette un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,4 secondi e una velocità massima di 310 km/h. Il consumo medio nel nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) è di 3,0 l/100 km di carburante e 17,6 kWh/100 km di corrente. Fino a 49 chilometri la più potente tra le Sport Turismo si muove in modalità puramente elettrica, e quindi percorre le tratte locali senza produrre emissioni. Non è soltanto la combinazione di performance ed efficienza a rendere la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo una vettura unica nel suo segmento, ma anche il suo concetto di spazio: con un grande portellone posteriore, un bordo di carico basso, maggior volume del bagagliaio e il concetto dei sedili 4+1, la nuova ammiraglia della serie soddisfa esigenze elevate di idoneità all'uso quotidiano.

**3,4 secondi per il classico sprint e 310 km/h di velocità massima**

La Panamera Turbo Sport Turismo è già simbolo di performance eccezionale combinata a un'elevata idoneità all'uso quotidiano. La miglior prova di questo risultato è l'essersi aggiudicata il premio "Goldenes Lenkrad", il Volante d'Oro, uno dei più importanti riconoscimenti europei per le automobili, nella categoria "auto sportive". Ora Porsche vuole fare un ulteriore passo in avanti: come già era stato per la Panamera in versione berlina sportiva, anche la Sport Turismo vanta ora un ibrido plug-in al vertice della serie, che mostra una volta di più il grande potenziale della tecnologia ibrida. La strategia di boost della Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo, di serie a trazione integrale, è stata adattata dalla supersportiva Porsche 918 Spyder. Già dai 1.400 giri/min, il motore biturbo V8 e quello elettrico forniscono la coppia complessiva massima di 850 Nm. La frizione di disaccoppiamento montata nel modulo ibrido si attiva elettromeccanicamente tramite un attuatore a frizione elettrica (ECA). Ne risultano tempi di reazione brevi e un alto grado di comfort. La trasmissione della forza al sistema a trazione integrale adattivo di serie, il cosiddetto Porsche Traction Management (PTM), avviene attraverso il rapido cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a otto rapporti. La propulsione E-Performance permette uno sprint da zero a 200 km/h in 11,9 secondi, mentre la velocità massima raggiungibile è di 310 km/h. A questa performance si contrappone un'elevata sostenibilità: fino a una velocità di 140 km/h la nuova Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo funziona in modalità elettrica, e sulle tratte locali viaggia quindi a emissioni zero. A un normale livello di carica della batteria, la più potente delle Sport Turismo si avvia automaticamente in modalità elettrica. Non appena si supera la portata elettrica massima, la Panamera attiva la modalità ibrida. La batteria agli ioni di litio con contenuto energetico di 14,1 kWh si carica di nuovo completamente, a seconda del caricabatteria e del collegamento elettrico, in un tempo da 2,4 a 6 ore.

**Design stravagante, spoiler adattivo sul tetto e sedili 4+1**

La Turbo S E-Hybrid Sport Turismo ha in sé tutte le innovazioni della seconda generazione Panamera. Tra queste, il Porsche Advanced Cockpit digitalizzato, sistemi di assistenza all'avanguardia come il Porsche InnoDrive con sistema adattivo di regolazione della velocità, e l'asse posteriore sterzante disponibile come optional. Unico nel segmento della Panamera Sport Turismo è lo spoiler sul tetto di serie. Il suo angolo di incidenza viene regolato a tre livelli a seconda della situazione di marcia e della modalità di guida selezionata, e crea una deportanza aggiuntiva sull'asse posteriore fino a 50 chilogrammi. Parte integrante del sistema Porsche Active Aerodynamics (PAA), questo elemento in grado di direzionare l'aria rimane retratto fino a 170 km/h, adattandosi così con un angolo di incidenza di meno sette gradi alla linea del tetto degradante verso la coda. A partire dai 170 km/h lo spoiler passa automaticamente alla posizione Performance e, con un angolo di incidenza di più un grado, aumenta la stabilità di marcia e la dinamica trasversale. Nelle modalità di marcia Sport e Sport Plus, lo spoiler si sposta in questa posizione già da una velocità di 90 km/h. Fornendo un supporto attivo, il PAA adatta l'angolo di incidenza dello spoiler a partire dai 90 km/h a più 26 gradi non appena il tetto panoramico scorrevole opzionale viene aperto. In questo modo si compensano le turbolenze e si riducono conseguentemente i rumori.

Progettualmente, anche il modello top di gamma offre tutti i vantaggi della nuova serie Sport Turismo risultanti dal design all'avanguardia. La linea del tetto più alta rispetto a quella della berlina sportiva rende ancora più semplice salire e scendere dalla zona posteriore, dove si dispone ora anche di una maggior libertà di movimento per la testa. Il vano bagagli risulta ancora più facile da utilizzare grazie al portellone posteriore elettrico di serie dall'ampia apertura, oltre che al bordo di carico basso di soli 632 millimetri. Come tutte le Sport Turismo, la Panamera Turbo S E-Hybrid è dotata di serie di sedile posteriore a tre posti. Poiché i due posti esterni sono realizzati come sedili singoli (come richiede il carattere della serie, che bada tanto alla sportività quanto al comfort), nella parte posteriore si crea una configurazione 2+1. Come optional è comunque possibile ordinare per la zona posteriore due sedili singoli a regolazione elettrica. Se caricata fino al bordo superiore del sedile posteriore, la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo offre un volume di carico di 425 litri. I tre schienali posteriori si possono ribaltare separatamente oppure completamente (rapporto 40:20:40); lo sblocco dal vano bagagli è elettrico. Il volume di carico aumenta in questo caso fino a 1.295 litri.

**Vasto allestimento di serie compresi freni in carboceramica**

La dotazione di serie della Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo è vastissima: vengono inclusi già in fabbrica, ad esempio, la stabilizzazione elettrica del rollio Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) con differenziale posteriore autobloccante Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), il freno ad alte prestazioni Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), cerchi in metallo leggero da 21 pollici nel design 911 Turbo, il servosterzo Plus, il pacchetto Sport Chrono e la climatizzazione a vettura ferma. Come per tutti i modelli Panamera Sport Turismo a partire da una potenza di 324 kW (440 CV), anche nel nuovo modello top di gamma le sospensioni pneumatiche adattive a tre camere con Porsche Active Suspension Management (PASM) permettono un'elevata differenziazione tra alta dinamica di guida e piacevole comfort in viaggio.

Trazione ibrida plug-in e trazione integrale

**Il massimo livello della performance ibrida**

Dopo la Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo, azionata da un motore biturbo V6 e da un motore elettrico, con la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo Porsche dimostra nuovamente il grande potenziale in termini di potenza della tecnologia ibrida. Nel modello top di gamma, Porsche combina il motore elettrico della potenza di 100 kW (136 CV) con un motore biturbo V8 da 404 kW (550 CV). Quando i due motori lavorano assieme, ne risulta una potenza complessiva di 500 kW (680 CV) e una coppia complessiva di 850 Nm. La strategia di boost della trazione segue quella della 918 Spyder: la trazione elettrica non porta soltanto un'elevata efficienza energetica, ma dà anche una spinta aggiuntiva, un turbo aggiuntivo elettrico grazie al quale Porsche consolida il posizionamento della Panamera come sportiva tra le grandi berline da viaggio.

**Electric Clutch Actuator e PDK a otto rapporti dalla cambiata rapida**

Il motore elettrico e il V8 vengono attivati assieme tramite una frizione di disaccoppiamento inserita nel modulo ibrido Porsche. Questo Electric Clutch Actuator (ECA) ad attivazione elettromeccanica garantisce tempi di reazione brevi e un elevato livello di comfort. Per la trasmissione della forza al sistema a trazione integrale attivo di serie Porsche Traction Management (PTM), si utilizza il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a otto rapporti. La trazione ibrida plug-in fa accelerare il nuovo modello di punta da 0 a 100 km/h in 3,4 secondi; la più potente tra le Sport Turismo tocca la sua velocità massima a 310 km/h.

**Batteria agli ioni di litio raffreddata a liquido**

Il motore elettrico è alimentato a corrente da una batteria agli ioni di litio raffreddata a liquido con capacità di 14,1 kWh. La batteria ad alta tensione integrata nella parte posteriore si carica completamente in sei ore, tramite un allacciamento da 230 volt e dieci ampere. Se la Panamera Sport Turismo, in alternativa al caricatore di serie da 3,6 kW, utilizza il caricabatteria on board opzionale da 7,2 kW e un allacciamento da 230 volt e 32 ampere, la batteria sarà carica già dopo 2,4 ore. Tramite il Porsche Communication Management o l'app Porsche Connect (per smartphone e Apple® Watch) si può avviare la carica anche in maniera temporizzata. Inoltre, la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo è dotata di climatizzazione a vettura ferma, per raffreddare o riscaldare l'abitacolo già durante la carica con l'energia della rete elettrica.

**Avvio con "E-Power" e classe di efficienza energetica A+ in Germania**

La Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo si avvia di default nella modalità elettrica "E-Power". Per una distanza fino a 49 chilometri, la Porsche viaggia quindi sulle tratte locali a emissioni zero. Se si supera un punto di pressione sull'acceleratore o se si scende al di sotto del livello di carica minimo della batteria, la Panamera passa alla modalità "Hybrid Auto", che mette a disposizione la potenza di entrambi i motori. Il consumo nel nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) per i modelli ibridi plug-in si attesta sui 3,0 l/100 km di benzina super (69 g/km di CO2) e sui 17,6 kWh/100 km di corrente elettrica. Quanto sia efficiente la nuova Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo nel trasferire energia alla trazione, lo mostra in maniera esemplare la sua classificazione nella migliore classe di efficienza energetica in Germania: la classe A+.

**La modalità "Hybrid Auto" permette la massima efficienza**

Nella Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo, il pacchetto Sport Chrono e quindi anche il selettore Mode integrato nel volante fanno parte della dotazione di serie. Tramite il selettore Mode e il Porsche Communication Management si selezionano le diverse modalità di marcia, tra cui le modalità "Sport" e "Sport Plus", già note negli altri modelli di Panamera con pacchetto Sport Chrono. Specifiche per il modello ibrido sono invece le modalità "E-Power", "Hybrid Auto", "E-Hold" e "E-Charge".

|  |  |
| --- | --- |
| **E-Power** | In modalità "E-Power", la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo percorre fino a 49 km in modalità elettrica, e quindi si muove a livello locale senza produrre emissioni. |
| **Hybrid Auto** | La modalità "Hybrid Auto" è stata invece riprogettata da zero. In questa modalità, la Panamera passa da una fonte di alimentazione all'altra e le combina automaticamente. Questa modalità permette la massima efficienza di funzionamento.  |
| **E-Hold** | Il mantenimento consapevole dell'attuale stato di carica è consentito dalla modalità "E-Hold", con la quale è possibile, ad esempio, procedere in modalità elettrica, e quindi a emissioni zero, una volta giunti a destinazione in una zona da preservare dal punto di vista ambientale. |
| **E-Charge** | In modalità "E-Charge" la batteria viene ricaricata dal motore otto cilindri; per farlo, il benzina genera una potenza maggiore rispetto a quella effettivamente necessaria alla marcia. |
| **Sport e** **Sport Plus** | La massima prestazione della trazione è disponibile nelle modalità "Sport" e "Sport Plus". Rimane sempre attivo il biturbo V8. In modalità "Sport", la carica della batteria viene mantenuta sempre al livello minimo per avere sufficienti riserve per la funzione boost. La modalità "Sport Plus" offre la performance più elevata in assoluto. Inoltre, la batteria viene ricaricata il più velocemente possibile, in favore della massima performance. |

Concetto dell'abitacolo e connettività

**Elevata idoneità all'uso quotidiano e versatilità**

La Panamera coniuga grande comfort, la sportività tipica di Porsche e un design all'avanguardia dalla grande versatilità. Questo la rende un fenomeno eccezionale nel segmento di lusso, oltre che un'alternativa perfetta per tutti coloro per i quali la rigida suddivisione degli interni di una berlina classica risulta troppo poco flessibile. La Panamera Sport Turismo rafforza questa caratteristica esclusiva della serie con una zona posteriore da sfruttare in maniera ancora più versatile. Il modello presentato nel 2017 è la prima Panamera con sedile posteriore a tre posti a uscire dallo stabilimento Porsche di Lipsia. Come optional è comunque ancora possibile richiedere due sedili posteriori singoli. Senza ribaltare i sedili posteriori, il volume di carico della nuova Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo è di 425 litri. Inoltre, i tre schienali posteriori si possono ribaltare separatamente oppure completamente in rapporto 40:20:40; lo sblocco dal vano bagagli è elettrico. Se caricata fino al tetto, il volume di carico aumenta fino a 1.295 litri.

Il vano bagagli della Sport Turismo, grazie alla sua larghezza di 92 centimetri tra i passaruota, al portellone posteriore ad apertura elettrica di serie e alla soglia di carico bassa di circa 63 centimetri, è molto semplice da caricare. Persino le pesanti borse da golf si ripongono con facilità sulla superficie di carico lunga 1.088 millimetri. Se la Sport Turismo è dotata di accesso comfort, basta un gesto del piede per aprire o chiudere il portellone posteriore; l'auto riconosce gli utenti autorizzati grazie alla chiave radio.

Per il vano bagagli della Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo, Porsche propone come optional un sistema di gestione del vano di carico. Questo sistema variabile per il trasporto sicuro di qualunque tipo di oggetto comprende due guide di fissaggio integrate sul fondo, quattro occhielli di ancoraggio e una rete divisoria per il bagagliaio. Di serie è presente un avvolgibile flessibile per il bagagliaio. E se, durante il tragitto per recarsi a un appuntamento, si rende necessario caricare velocemente il computer portatile, nel vano di carico si può fare anche questo, tramite una presa da 230 volt disponibile su richiesta.

**Porsche Advanced Cockpit con indicatori specifici della modalità ibrida**

Una caratteristica generale della seconda generazione di Porsche Panamera è la sua logica dei comandi e degli indicatori digitalizzata: il Porsche Advanced Cockpit di serie con pannelli sensibili al tocco e display configurabili individualmente. Due display da sette pollici formano l'abitacolo interattivo. La Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo si differenzia dalle altre versioni della serie per l'indicatore E-Power realizzato specificamente per la trazione ibrida, con una lancetta in "acid green" e la scritta "turbo S". L'indicatore E-Power fornisce informazioni sull'energia elettrica attualmente utilizzata e quella ottenuta dal recupero di energia.

Un display touch da 12,3 pollici nella consolle centrale funge da elemento centrale di comando e visualizzazione del PCM; in una maniera pensata specificamente per l'ibrido, qui si possono visualizzare le informazioni più disparate. Tanto importanti nell'uso pratico quanto utili a livello informativo: il Boost Assistant e l'Hybrid Assistant. Il Boost Assistant visualizza nel display l'energia disponibile per il booster. L'Hybrid Assistant, invece, fornisce diverse indicazioni visive come ausilio nel dosaggio della potenza della trazione elettrica.

In questo caso, tra le altre caratteristiche "Porsche E-Performance" vi sono il pacchetto Sport Chrono di serie e, con esso, il selettore MODE integrato nel volante. Tramite questo selettore è possibile attivare quattro diverse modalità di guida. Sono le due modalità già note dagli altri modelli Panamera con pacchetto Sport Chrono "Sport" e "Sport Plus", più lo "Sport Response Button" per ottenere la massima performance. Specificamente per l'ibrido, si aggiungono poi le due modalità "E-Power" e "Hybrid Auto". Due ulteriori modalità, "E-Hold" e "E-Charge", si controllano tramite il Porsche Communication Management (PCM).

**Comando delle funzioni ibride tramite Porsche Connect**

Porsche Connect Plus è integrato di serie nelle funzioni del PCM. Questa interfaccia verso il mondo online comprende, tra i vari servizi, Apple® CarPlay e l'app Porsche Car Connect (PCC). Chi guida la nuova Turbo S E-Hybrid Sport Turismo può utilizzare l'app per richiamare tramite smartphone e Apple® Watch servizi Porsche Connect specifici per l'ibrido. Tra questi servizi c'è il sistema di gestione della batteria e della carica, così come il comando a distanza delle funzioni dell'ibrido. Esempio della gestione della batteria e della ricarica: qui vengono richiamate importanti informazioni su tutto ciò che riguarda il livello di carica. L'app mostra l'autonomia puramente elettrica e quella complessiva, l'attuale livello di carica della batteria ibrida e la carica residua. Tramite il comando a distanza delle funzioni specifiche dell'ibrido è possibile avviare il processo di carica oppure stabilire quando debba terminare al più tardi. Tramite l'app, l'utente può poi controllare la climatizzazione a vettura ferma di serie, e quindi raffreddare o riscaldare l'abitacolo già prima della partenza. Per il riscaldamento o raffreddamento viene utilizzata l'energia elettrica della rete.

Sistemi di assistenza e per il comfort

**Intelligenza in rete**

La Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo è equipaggiata con numerosi sistemi di assistenza, di serie oppure opzionali, che rendono l'esperienza di viaggio più confortevole e sicura. Eccezionali il Porsche InnoDrive e l'assistente di visione notturna, che tramite una termocamera riconosce pedoni e animali di grossa taglia fino a 300 metri di distanza, allertando il guidatore con una spia colorata sul cruscotto. Particolarmente avveniristico è anche il sistema per il comfort Porsche InnoDrive con sistema adattivo di regolazione della velocità: sulla base dei dati di navigazione tridimensionali ad alta risoluzione, il sistema calcola e attiva per i successivi tre chilometri i valori ottimali di accelerazione e decelerazione, la marcia costante e il veleggiamento. A tale scopo, il co-pilota elettronico considera automaticamente le curve, le salite e le discese, nonché la velocità consentita. Gli altri veicoli e i limiti di velocità pertinenti vengono rilevati dai sensori radar e video e tenuti in considerazione negli algoritmi di regolazione.

La gamma di sistemi di assistenza è stata ampliata per quella situazione in cui, anche in una Porsche, il divertimento viene frenato: la guida in colonna. L'assistente di guida in colonna supporta il guidatore tramite un assistente longitudinale e trasversale per la vettura in caso di colonna fino ai 60 km/h, combinando la guida al seguito di una colonna di veicoli rilevata, regolata dall'ACC, con un supporto alla sterzata ad opera dello sterzo elettromeccanico, escludibile in tutta semplicità in qualsiasi momento.

Telaio e sistemi di assistenza del telaio

**Grande differenziazione tra performance e comfort**

In linea con il concept complessivo della Panamera Sport Turismo, il telaio coniuga il comfort in viaggio di una berlina di lusso con le prestazioni di una potentissima sportiva. Per questo vengono utilizzati numerosi sistemi innovativi a integrazione del layout di base del telaio. Quasi tutti questi sistemi di assistenza e per il comfort sono montati di serie nella Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo. Tra di essi si annoverano le sospensioni pneumatiche adattive con Porsche Active Suspension Management (PASM), la regolazione attiva del telaio e la stabilizzazione del rollio Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) con Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) e il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Inoltre, come optional è disponibile l'asse posteriore sterzante, che introduce la precisione di sterzata e la manovrabilità delle auto sportive nella classe delle berline di lusso. In tutti i modelli Panamera, inoltre, il regolatore del telaio integrato Porsche 4D Chassis Control analizza e sincronizza tutti i sistemi del telaio in tempo reale, ottimizzando così il comportamento di marcia.

**Asse posteriore sterzante opzionale**

Come optional, la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo può essere dotata di asse posteriore sterzante. Alle basse velocità fino a circa 50 km/h, le ruote posteriori sterzano, in maniera variabile in base alla velocità di marcia, in direzione opposta a quelle anteriori, fino a un angolo di sterzata massimo di 2,8 gradi. È il cosiddetto accorciamento virtuale del passo. I vantaggi consistono in un comportamento di sterzata più dinamico in curva e nella notevole semplificazione delle manovre e del parcheggio negli spazi molto ristretti. A velocità superiori, le ruote posteriori sterzano, di nuovo a seconda della velocità di marcia, nella stessa direzione dell'asse anteriore. I risultati sono un allungamento virtuale del passo e, quindi, una stabilità di guida ancora maggiore, ad esempio durante i cambi di corsia in autostrada. In generale, l'asse posteriore sterzante ottimizza la sicurezza attiva e la dinamica di marcia, nonché – grazie alla riduzione dell'angolo di sterzata necessario alle basse velocità – anche il comfort. L'utilizzo dell'asse posteriore sterzante permette inoltre un rapporto di sterzata più diretto sull'asse anteriore, e quindi una sensazione di sterzata molto sportiva.

**Regolatore integrato del telaio Porsche 4D Chassis Control**

Il Porsche 4D Chassis Control è un sistema di controllo collegato in rete a livello centrale. Esso analizza la situazione di marcia nelle tre dimensioni (accelerazione longitudinale, trasversale e verticale) a livello centrale; da ciò calcola informazioni ottimali sulle condizioni di marcia e le fornisce in maniera unitaria e in tempo reale a tutti i sistemi di assistenza del telaio: ecco la quarta dimensione del controllo del telaio. In questo modo, i sistemi agiscono in maniera integrata sulla situazione di marcia che si presenta. Un esempio: la vettura ha un comportamento dinamico in curva. La regolazione elettronica degli ammortizzatori PASM, ma anche le sospensioni pneumatiche adattive, l'asse posteriore sterzante, il PTV Plus e il PDCC Sport permettono un comportamento alla sterzata supportante, oltre che elevata agilità e stabilità. Il Porsche 4D Chassis Control dà un impulso ai sistemi di assistenza del telaio già al momento della sterzata. In questo modo i sistemi possono agire tempestivamente e realizzare la massima performance in curva.

**Porsche Active Suspension Management (PASM)**

Il Porsche Active Suspension Management (PASM) di serie è un sistema elettronico di regolazione degli ammortizzatori. Esso reagisce allo stato della carreggiata e alla modalità di guida, e regola continuamente di conseguenza l'ammortizzazione per ogni singola ruota. Gli ammortizzatori impiegati nell'attuale Panamera migliorano inoltre la risposta della vettura e la differenziazione tra modalità sportiva e comfort. Generalmente sono disponibili tre modalità di guida tra cui scegliere: "Normal", "Sport" e "Sport Plus". Ed ecco come funziona il PASM: appositi sensori rilevano i movimenti della carrozzeria, come quelli che si verificano in caso di forte accelerazione, frenata, marcia rapida in curva o carreggiate irregolari. I dati rilevati vengono trasmessi dal PASM al Porsche 4D Chassis Control. La centrale di comando calcola l'attuale stato di marcia e regola, a seconda della modalità, la rigidità degli ammortizzatori del PASM, le linee caratteristiche degli ammortizzatori e gli indici di rigidità delle sospensioni pneumatiche adattive. Grazie al 4D Chassis Control, vengono adattati anche i parametri di regolazione degli altri sistemi elettronici del telaio. Il risultato è un aumento della stabilità di marcia, della performance e del comfort.

**Sospensioni pneumatiche adattive con PASM**

La Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo è dotata di serie di sospensioni pneumatiche adattive a tre camere. Soprattutto in considerazione del livello di comfort conseguito, le sospensioni pneumatiche adattive dettano gli standard in materia. Rispetto alle sospensioni pneumatiche della prima generazione di Panamera, sono state significativamente perfezionate. Il sistema attuale è dotato di tre camere d'aria attivabili per montante telescopico anziché due, e ha un volume d'aria superiore del 60% circa. Ciò permette uno spettro molto più ampio di indici di rigidità. In questo modo il telaio può essere impostato su un indice di rigidità di base basso, risultando quindi più confortevole, poiché l'indice di rigidità viene adattato elettronicamente nel giro di frazioni di secondo non appena ciò si rende necessario, come in caso di accelerazione e frenata, oppure per ridurre i movimenti di rollio.

Inoltre, le sospensioni pneumatiche offrono anche i già noti vantaggi della regolazione dell'assetto. Oltre all'assetto normale, sono disponibili un assetto rialzato e uno ribassato. L'assetto rialzato solleva il telaio di 20 millimetri, ad esempio per impedire di toccare terra con lo spoiler anteriore all'ingresso dei garage sotterranei. Attivando l'assetto ribassato, l'asse anteriore viene abbassato di 28 millimetri e quello posteriore di 20 millimetri, al fine di perfezionare la posizione su strada alle alte velocità e di migliorare l'aerodinamica.

**Stabilizzazione attiva del rollio PDCC Sport con PTV Plus**

Il Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) della Panamera Sport Turismo, grazie all'integrazione di stabilizzatori elettromeccanici, ottimizza la dinamica di guida. La risposta del sistema è molto più diretta che nei sistemi con attuatori idraulici, con gli stabilizzatori che si irrigidiscono per ridurre al minimo i movimenti di rollio della carrozzeria. Nella Panamera, Porsche combina il PDCC Sport con il Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus). Il blocco del differenziale posteriore a regolazione elettronica permette una ripartizione variabile della coppia motrice tra le ruote posteriori, mente interventi di frenata selettivi sulle diverse ruote creano una coppia sterzante aggiuntiva sull'asse posteriore. Ne consegue un comportamento di sterzata ancora più agile. Inoltre, grazie al blocco mirato del differenziale, in fase di accelerazione in uscita da una curva il PTV Plus fornisce un extra percepibile in termini di trazione.

Esterni

**Forme nuove per la classe di lusso**

Con la Panamera Sport Turismo, Porsche ha arricchito la classe di lusso di un'auto da viaggio all'avanguardia, la cui perfetta combinazione di dinamicità, comfort e versatilità rappresenta in questo segmento un'alternativa unica alla classica berlina. La nuova Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo passa ora in testa tra i modelli di questa serie.

**La silhouette: linea del tetto lunga e montante supplementare accentuato**

Come la berlina sportiva, anche la Panamera Sport Turismo è caratterizzata da proporzioni dinamiche ed elementi di design potenti quanto eleganti. La Turbo S E-Hybrid Sport Turismo misura 5.049 millimetri di lunghezza, 1.432 millimetri di altezza e 1.937 millimetri di larghezza. Tra i brevi sbalzi della carrozzeria si estende un grande passo di 2.950 millimetri. Di serie, la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo monta cerchi da 21 pollici.

Sopra i possenti passaruota e le spalle marcate si estendono i finestrini dalla linea allungata e un contorno del tetto anch'esso allungato. I cristalli laterali colorati in vetro con protezione termica, assieme ai rivestimenti dei montanti centrale e posteriore verniciati in nero lucido, formano una superficie che diventa sempre più sottile procedendo verso la coda, per poi terminare a punta. La superficie è incorniciata da un sottile listello dei cristalli laterali che corre tutto attorno, e che nella Turbo S E-Hybrid è realizzato in cromo. Il tetto stesso scende verso la parte posteriore meno bruscamente della linea dei finestrini. In questo modo risulta un montante supplementare marcato, chiaro e inconfondibile, che scorre fino alle spalle in maniera atipica per una versione della carrozzeria di questo tipo, ovvero con una linea caratteristica delle sportive. Un elemento che contraddistingue la silhouette di tutte le versioni della Panamera sono i caratteristici scarichi dell'aria nei parafanghi anteriori, che nella Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo sono verniciati nel colore della carrozzeria.

**Le tecnologie per il tetto: spoiler adattivo e tetto panoramico**

Come optional, Porsche propone la Panamera Sport Turismo con tetto panoramico. È il tetto scorrevole di questa tipologia più grande finora realizzato da Porsche. Il tetto in vetro è suddiviso in due parti, e l'area anteriore può essere sollevata o completamente aperta. Una tendina avvolgibile, anch'essa in due parti ed estraibile in continuo, ombreggia l'abitacolo quando è necessario, proteggendolo dal sole intenso. Sempre come optional, per tutti i modelli è disponibile un sistema di trasporto sul tetto. Con o senza tetto panoramico, il carico massimo sul tetto è di 75 chilogrammi.

Nella zona del portellone posteriore, la linea del tetto prosegue in uno spoiler adattivo, un componente fondamentale del sistema Porsche Active Aerodynamics (PAA). Fino a una velocità di 170 km/h, lo spoiler realizzato in nero lucido riduce la resistenza aerodinamica e quindi i consumi. Al di sopra di questa velocità, esso aumenta la deportanza sull'asse posteriore e ottimizza così il comportamento di marcia. Nel dettaglio, ciò significa che lo spoiler sul tetto viene posizionato automaticamente su due livelli in base alla situazione di guida e alla modalità di marcia attualmente selezionata, e crea una deportanza aggiuntiva fino a 50 chilogrammi sull'asse posteriore. Fino a 170 km/h, questo elemento in grado di direzionare l'aria rimane retratto con un angolo di incidenza di meno sette gradi, e riduce così la resistenza aerodinamica contribuendo a ottimizzare i consumi. Al contrario, oltre i 170 km/h lo spoiler sul tetto passa automaticamente alla cosiddetta "posizione performance" e, con un angolo di incidenza di più un grado, aumenta la stabilità di marcia e la dinamica trasversale. Nelle modalità di marcia "Sport" e "Sport Plus", lo spoiler sul tetto esce in questa posizione già da una velocità di 90 km/h. Per fornire un supporto attivo, il Porsche Active Aerodynamics (PAA) adatta l'angolo di incidenza dello spoiler sul tetto a più 26 gradi a partire da 90 km/h, se il tetto panoramico scorrevole opzionale è aperto. In questo caso, lo spoiler contribuisce a ridurre al minimo il rumore del vento. Se necessario, lo spoiler sul tetto può essere controllato anche manualmente tramite il Porsche Communication Management (PCM). Elementi attivi della carrozzeria ottimizzano anche l'aerodinamica della parte frontale, dove nelle prese d'aria sono integrate prese dell'aria di raffreddamento attive che possono essere controllate in maniera variabile.

**Parte posteriore: fascia luminosa tridimensionale e soglia di carico bassa**

Il design della parte posteriore, nel complesso, è caratterizzato dallo spoiler sul tetto, dalle potenti spalle da auto sportiva e da un tronco di collegamento nel quale sono integrate la scritta "Porsche" e le luci posteriori a LED con luci di arresto a 4 punti. Sopra questo tronco di collegamento scorre per tutta la larghezza della vettura una sottile fascia luminosa, che rende inconfondibile il design dei modelli Panamera anche di notte. L'articolazione coerentemente orizzontale sottolinea inoltre la larghezza della Panamera Sport Turismo. Nel piano sotto il tronco di collegamento, il portellone posteriore si fonde visivamente con il paraurti e le parti laterali della carrozzeria. Il portellone si apre e si chiude elettricamente, e scende in basso fino alla soglia di carico alta soltanto 63 centimetri.

Armonicamente integrati nei paraurti posteriori sono i terminali di scarico, specifici per le rispettive trazioni e sempre realizzati in acciaio inox spazzolato, e un diffusore inserito al centro. La Panamera Turbo Sport Turismo e la Turbo S E-Hybrid Sport Turismo si riconoscono dai doppi terminali di scarico squadrati, appositamente disegnati.

**Parte frontale: parafanghi e cofano motore pronunciati**

La Panamera Sport Turismo condivide il look della parte frontale, sportivo e tipico di Porsche, con la berlina sportiva. Entrambi i modelli, visti dal davanti, appaiono molto larghi. Un effetto che risulta dal rapporto tra la larghezza effettivamente notevole di 1.937 millimetri (senza specchi retrovisori esterni) e l'altezza, in confronto ridotta, di 1.432 millimetri, e che viene rafforzato dalla presa d'aria ad A che si protrae verso l'esterno della parte frontale. Al contempo, anche una fascia trasversale dall'esecuzione precisa nella griglia del radiatore sottolinea la larghezza. Il cofano motore a freccia, con il suo rimarchevole powerdome continuo, alla vista arriva molto in avanti e in basso: una caratteristica di design presa in prestito dal mondo delle sportive a due porte. A sinistra e a destra del powerdome, a partire dal cofano motore, si sviluppano i parafanghi bombati, nella loro esecuzione precisa. Una sensazione di controllo è trasmessa inoltre dalla grafica dei fari principali a LED con luce diurna a quattro punti con tecnologia LED, disponibili in tre versioni.

Allestimento di serie

**Innovativi sistemi di assistenza del telaio di fabbrica**

La Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo dispone di serie di sospensioni pneumatiche adattive a tre camere con Porsche Active Suspension Management (PASM) e di Porsche Traction Management (PTM), la trazione integrale di Porsche. La dotazione di serie ampliata della Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo comprende, tra i vari allestimenti, la regolazione attiva del telaio e la stabilizzazione del rollio Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) con Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), cerchi in metallo leggero da 21 pollici nel design 911 Turbo e il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Dettagli di allestimento specifici dell'ibrido sono il caricabatteria universale Porsche con borsa per il trasporto e supporto a parete, un cavo della vettura come collegamento tra l'unità di comando e la vettura stessa (2,5 metri) e due cavi di alimentazione (uno per il collegamento tra presa domestica e unità di comando, un altro per il collegamento tra presa industriale da 400 volt e unità di comando).

**Vasta gamma di colori di serie**

All'esterno, il modello top di gamma Panamera Sport Turismo è caratterizzato da due doppi terminali di scarico in acciaio inox spazzolato, scritta "e-hybrid" applicata sui lati e denominazione del modello sul portellone posteriore in color argento (lucido) con bordo in "acid green", pinze dei freni in "acid green", fari principali a LED con Porsche Dynamic Light System (PDLS) e spoiler posteriore estraibile automaticamente a 4 vie. La Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo può essere verniciata di serie nei toni monocolore "nero" e "bianco" e nei toni metallizzati "bianco Carrara metallizzato", "nero jet metallizzato", "grigio vulcano metallizzato", "argento rodio metallizzato", "blu zaffiro metallizzato", "blu notte metallizzato", "grigio agata metallizzato", "mogano metallizzato", "rosso Borgogna metallizzato" e "marrone espresso metallizzato". A questi si aggiungono colori speciali disponibili come optional e verniciature personalizzate.

**Sedili a 14 posizioni, Bose® Sound System e allestimento completamente in pelle**

Anche all'interno la dotazione di serie è stata ampliata. La Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo è dotata di serie di climatizzazione a vettura ferma, sedili anteriori comfort a regolazione elettrica in 14 posizioni e pacchetto Memory, sedili anteriori e posteriori riscaldati, allestimento in pelle in "nero", "marrone", "grigio agata" o "marsala", il volante multifunzione elettrico regolabile in altezza e in direzione longitudinale, il pacchetto interni in legno in radica di noce scuro, cielo dell'abitacolo con montanti del tetto e alette parasole in Alcantara e il Bose® Sound System con una potenza di 710 watt per la propria musica.

**Dati sui consumi**

**Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo:**consumo carburante combinato 3,0 l/100 km; consumo elettrico combinato
17,6 kWh/100 km; emissioni di CO2 69 g/km