



PORSCHE



Porsche au salon Auto Show 2017 de Los Angeles

Dossier de presse

Sommaire

Consommation de carburant et émissions **3**

Porsche continue sur sa lancée

Première mondiale pour quatre voitures de sport, le nouveau Cayenne fait son entrée en scène aux États Unis **4**

Porsche présente la nouvelle version de la Panamera avec 680 ch et
49 kilomètres d'autonomie en tout électrique

La Sport Turismo la plus puissante est une hybride rechargeable **7**

Des performances encore meilleures, un équipement exclusif

Design et sportivité à l'honneur : les nouveaux modèles Porsche 718 GTS **10**

La famille 911, tout en sobriété

Le meilleur tout en sobriété : la nouvelle Porsche 911 Carrera T **12**

De nouveaux moteurs, un nouveau châssis, un concept de commande
innovant et plus de connectivité

Le nouveau Porsche Cayenne **14**

Consommation de carburant et émissions

718 Boxster GTS : consommation de carburant en cycle mixte 9,0–8,2 l/100 km, cycle urbain 12,3–10,9 l/100 km, cycle extra-urbain 7,0–6,6 l/100 km ; émissions de CO₂ 205–186 g/km

718 Cayman GTS : consommation de carburant en cycle mixte 9,0–8,2 l/100 km, cycle urbain 12,3–10,9 l/100 km, cycle extra-urbain 7,0–6,6 l/100 km ; émissions de CO₂ 205–186 g/km

911 Carrera T : consommation de carburant en cycle mixte 9,5–8,5 l/100 km, cycle urbain 13,5–11,5 l/100 km, cycle extra-urbain 7,1–6,8 l/100 km ; émissions de CO₂ 215–193 g/km

Cayenne :* consommation de carburant en cycle mixte 9,2–9,0 l/100 km, cycle urbain 11,3–11,1 l/100 km, cycle extra-urbain 8,0–7,9 l/100 km ; émissions de CO₂ 209–205 g/km

Cayenne S :* consommation de carburant en cycle mixte 9,4–9,2 l/100 km, cycle urbain 11,8–11,3 l/100 km, cycle extra-urbain 8,4–8,0 l/100 km ; émissions de CO₂ 213–209 g/km

Cayenne Turbo :* consommation de carburant en cycle mixte 11,9–11,7 l/100 km, cycle urbain 16,4–16,2 l/100 km, cycle extra-urbain 9,5–9,3 l/100 km ; émissions de CO₂ 272–267 g/km

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo : consommation de carburant mixte 3,0 l/100 km ; consommation électrique 17,6 kWh/100 km ; émissions de CO₂ 69 g/km

* *Dimensions variables selon le jeu de pneus utilisé*

Porsche continue sur sa lancée

Première mondiale pour quatre voitures de sport, le nouveau Cayenne fait son entrée en scène aux États Unis

Avec quatre premières mondiales, Porsche lance un nouveau feu d'artifice de nouveautés au salon Los Angeles Auto Show : la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo, le 718 Boxster GTS et le 718 Cayman GTS prennent la tête de leur gamme de modèles, alors que la 911 Carrera T assume le rôle du poids plume tout en sobriété. En outre, le Cayenne nouvelle génération célèbre sa première entrée aux États-Unis. Le salon Auto Show de Los Angeles a lieu du 1er au 10 décembre 2017.

L'hybride rechargeable comme modèle phare : Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo

La nouvelle Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo est la voiture de sport la plus polyvalente de Porsche. Avec une puissance de 680 ch (500 kW), l'hybride rechargeable est la Sport Turismo la plus puissante, mais aussi la plus économique grâce à une consommation normalisée (NCCE) de 3,0 l/100 km. Une autonomie de presque 50 kilomètres en tout électrique s'allie à une vitesse maximale de 310 km/h. En même temps, le nouveau modèle phare conjugue la dynamique de conduite d'une voiture de sport haut de gamme et la praticité au quotidien étendue d'un concept d'habitacle innovant.

Plus de puissance, plus de dynamique : les modèles Porsche 718 GTS

À l'avenir, le 718 Cayman GTS et le 718 Boxster GTS occuperont la pole position des voitures de sport deux places à moteur central. Les nouveaux modèles phares entrent en lice avec un moteur turbo 2,5 litres qui développe 365 ch (269 kW). Des options de série, telles que le Porsche Active Suspension Management (PASM) avec surbaissement, le Pack Sport Chrono et le Porsche Torque Vectoring (PTV), assurent la conversion de la puissance accrue en une dynamique de conduite particulièrement sportive. Les GTS deux places avec boîte de vitesses PDK en option passent de 0 à 100 km/h en 4,1 secondes et atteignent une vitesse maximale de 290 km/h. Visuellement, les nombreux éléments noirs permettent d'identifier les nouvelles voitures de sport en tant que modèles GTS.

Un poids plume pour un plaisir de conduite tout en sobriété : 911 Carrera T

Pour les passionnés de la 911, amoureux des voitures de sport et de la sobriété, Porsche a conçu la nouvelle 911 Carrera T. Tout comme son classique prédécesseur de 1968, elle allie un poids réduit à un équilibrage sportif unique. En effet, elle est équipée de la boîte de vitesses manuelle à rapport de démultiplication court, du châssis sport PASM ainsi que de nombreuses options exclusives. Le rapport poids/puissance de la 911 Carrera T avec 370 ch (272 kW) et un groupe motopropulseur à six cylindres est de seulement 3,85 kg/ch, ce qui assure une dynamique de conduite particulièrement agile.

Plus de voitures de sport, plus de confort, plus de possibilités : le Cayenne fait son entrée en scène aux États-Unis

Le nouveau Cayenne arrive pour la première fois aux États-Unis. La nouvelle génération compte à ce jour trois modèles : le Cayenne avec 340 ch (250 kW) et le Cayenne S avec 440 ch (324 kW), tous deux équipés d'un moteur turbo six cylindres, ainsi que le Cayenne Turbo avec 550 ch (404 kW) et son moteur V8 biturbo. Les groupes motopropulseurs plus puissants, la nouvelle boîte Tiptronic S à 8 rapports, de nouveaux systèmes de châssis ainsi qu'un concept d'affichage et de commande innovant avec une connectivité complète sont autant d'éléments qui permettent d'élargir considérablement l'éventail de possibilités, entre sportivité et confort. Le SUV, qui a également été perfectionné sur le plan esthétique, est disponible pour la première fois avec des pneus mixtes et des roues arrière directrices. De plus, la transmission intégrale active de série, le Porsche 4D Chassis Control, la suspension pneumatique à trois chambres et une stabilisation antiroulis électronique améliorent les capacités sur route.

Le succès se poursuit : Porsche sur le marché américain

En 2017 aussi, Porsche reste sur la brèche aux États-Unis. Avec 45 952 véhicules livrés, les ventes des trois premiers trimestres ont augmenté de 2,7 % par rapport à celles réalisées dans la même période de l'année précédente. Le Macan (+16,3 %) et la nouvelle Panamera (+52,5 %) notamment, enregistrent une hausse des ventes. Les chiffres de vente reflètent l'appréciation des clients américains. D'ailleurs, dans la récente étude « Automotive Performance, Execution and Layout Study (APEAL) » de l'institut d'étude du marché J.D. Power, le constructeur de voitures de sport occupe

pour la 13e fois consécutive la première place du classement et reste ainsi la marque automobile la plus attrayante aux yeux des conducteurs américains. De plus, les modèles Porsche 911, Cayenne et Macan prennent la tête de leur catégorie.

Porsche présente la nouvelle version de la Panamera avec 680 ch et 49 kilomètres d'autonomie en tout électrique

La Sport Turismo la plus puissante est une hybride rechargeable

Porsche élargit son offre de voitures hybrides : désormais, une voiture hybride rechargeable vient couronner la gamme de modèles de la Panamera Sport Turismo. Le nouveau modèle phare, la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo, allie un moteur V8 de 4 l à un moteur électrique. Il en résulte une puissance de 680 ch (500 kW). À peine au-dessus de la vitesse au ralenti, un couple de 850 Nm est disponible. Cela permet une accélération de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes et une vitesse maximale de 310 km/h. La consommation moyenne selon le nouveau cycle de conduite européen (NCCE) est de 3,0 l/100 km. La plus puissante Sport Turismo peut parcourir jusqu'à 49 kilomètres en tout électrique, sans générer d'émissions. L'unicité de la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo dans son segment n'est pas seulement due au grand écart réussi entre les performances et l'efficacité, mais aussi à son concept d'habitacle : avec son grand hayon, son rebord de chargement bas, son volume de coffre toujours plus important, ainsi qu'une configuration de sièges 4+1, le nouveau porte-drapeau de la gamme de modèles présente une aptitude à l'usage quotidien capable de satisfaire les exigences les plus élevées. Porsche allie un design unique et une praticité élevée au quotidien à des performances exceptionnelles et une efficacité optimale.

3,4 secondes pour l'accélération classique et une vitesse maximale de 100 km/h

Comme sur le modèle phare de la berline sportive Panamera, Porsche démontre sur la Sport Turismo tout le potentiel routier de la technologie hybride. La stratégie Boost de la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo à traction intégrale de série est adaptée de l'ultrasportive Porsche 918 Spyder. Déjà à partir de 1 400 tr/min, le V8 biturbo (550 ch/404 kW) et le moteur électrique (136 ch/100 kW) permettent d'atteindre le couple maximal de 850 Nm. L'embrayage de coupure installé dans le module hybride est actionné électro-mécaniquement à l'aide d'un actionneur électrique. Il en résulte des temps de réaction courts et un niveau de confort élevé. Pour transférer la puissance au niveau du système de transmission intégrale adaptatif de série Porsche Traction Management (PTM), le véhicule utilise une boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) à 8 rapports, caractérisée par une extrême

rapidité. La motorisation électrique permet de passer de 0 à 100 km/h en 3,4 secondes. La vitesse de 200 km/h est atteinte 8,5 secondes plus tard. La vitesse maximale peut atteindre 310 km/h. Ces performances lui confèrent une efficacité extrême : selon le nouveau cycle de conduite européen, il en résulte une consommation de 3,0 l/100 km de carburant et de 17,6 kWh/100 km de courant. Jusqu'à 49 kilomètres à une vitesse maximale de 140 km/h, la Turbo S E-Hybrid Sport Turismo fonctionne en tout électrique sans générer d'émissions. La batterie lithium-ion avec une capacité énergétique de 14,1 kWh se recharge en 2,4 à 6 heures, en fonction du chargeur et du raccordement électrique.

Design unique, becquet de toit adaptatif et 4+1 places

La Turbo S E-Hybrid Sport Turismo offre toutes les innovations de la deuxième génération de Panamera. Il s'agit notamment du Porsche Advanced Cockpit numérique, des systèmes d'assistance innovants, comme le Porsche InnoDrive avec régulateur de vitesse adaptatif et les roues arrière directrices en option. Le becquet de toit unique en fait également partie : Son angle, qui dépend de la situation de conduite et du mode de conduite sélectionné, possède trois niveaux de positionnement et génère sur l'essieu arrière une déportance additionnelle allant jusqu'à 50 kilos. Jusqu'à 170 km/h, l'aileron, composant central du système Porsche Active Aerodynamics (PAA),

adapte la traînée en position rétractée avec un angle de moins sept degrés, et contribue ainsi à la réduction de la consommation. À partir de 170 km/h, le becquet de toit se place automatiquement en position Performance et, grâce à son angle de plus un degré, améliore la stabilisation de la conduite et la dynamique transversale. En mode de conduite Sport et Sport Plus, le becquet de toit se place dans cette position dès 90 km/h. Lorsque le toit ouvrant en option est ouvert, le système PAA corrige activement l'angle du becquet de toit sur plus 26 degrés à partir de 90 km/h afin de compenser les turbulences générées.

Sur le plan conceptuel, le modèle ultime de la gamme offre tous les avantages issus du design avant-gardiste de la nouvelle série Sport Turismo. Comparée à la berline sportive, la ligne de toit plus haute de la Sport Turismo facilite la montée et la descente à l'arrière du véhicule et assure ainsi une garde au toit visiblement plus importante. Le hayon électrique à large ouverture de série et le rebord de chargement moindre de 628 millimètres profitent à l'aspect fonctionnel du coffre. La Panamera

Turbo S E-Hybrid Sport Turismo est également équipée d'une banquette arrière à 3 places. Comme les deux places extérieures, à la hauteur des exigences de sportivité comme de confort de la gamme, sont des sièges individuels, l'arrière du véhicule propose une configuration 2+1 places. Deux sièges individuels à réglage électrique peuvent être commandés en option pour l'arrière. Jusqu'au bord supérieur des sièges arrière, la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo offre un volume de chargement de 425 litres. Les trois dossiers peuvent être rabattus séparément ou intégralement (en trois parties, 40/20/40) ; le déverrouillage du coffre se fait électriquement. Le volume de chargement augmente dans ce cas jusqu'à 1 295 litres.

Équipement de série très complet avec freins en céramique

La Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo peut être commandée dès à présent et, en Allemagne, elle est vendue à partir de 188 592 euros TTC. L'équipement de série est très complet : la stabilisation antiroulis électronique Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) avec le blocage du différentiel arrière Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), les freins hautes performances Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), les jantes en alliage léger de 21 pouces avec le design de la 911 Turbo, la direction assistée Plus, le pack Sport Chrono et la climatisation autonome, par exemple, sont embarqués de série dès la sortie de l'usine. Comme sur tous les modèles Panamera Sport Turismo à partir d'une puissance de 440 ch (324 kW), la suspension pneumatique adaptative à 3 chambres avec Porsche Active Suspension Management (PASM) assure sur le modèle ultime de la gamme aussi une grande polyvalence entre dynamique de conduite et confort.

Des performances encore meilleures, un équipement exclusif

Design et sportivité à l'honneur : les nouveaux modèles Porsche 718 GTS

La famille de Porsche à moteur central s'élargit encore avec les nouveaux deux places 718 Boxster GTS et 718 Cayman GTS. Une unité d'admission entièrement repensée et un turbocompresseur optimisé augmentent la puissance du moteur Boxer 4 cylindres 2,5 litres jusqu'à 365 ch (269 kW). Le moteur est 15 ch (11 kW) plus puissant que sur les modèles 718 S et jusqu'à 35 ch (26 kW) plus puissant que les précédents modèles GTS à moteur atmosphérique. Les nouveaux modèles sportifs à moteur central sont équipés d'une boîte de vitesses manuelle à six rapports. La boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) peut être commandée en option. Une série d'options, telles que le Porsche Torque Vectoring (PTV) avec blocage mécanique du différentiel arrière ou le Pack Sport Chrono, sont proposées de série sur les GTS ; tout comme le Porsche Active Suspension Management (PASM) avec un surbaissement de la carrosserie de 10 millimètres.

Plus de puissance pour plus de performances

Le couple maximal de 430 Nm permet des valeurs d'accélération et d'élasticité toujours meilleures. Il est compris entre 1 900 tr/min et 5 000 tr/min. Si le véhicule est équipé d'une boîte PDK et du Pack Sport Chrono, les modèles GTS passent de 0 à 100 km/h en 4,1 secondes. La vitesse de pointe s'élève à 290 km/h.

Typiquement GTS : nombreux éléments noirs à l'extérieur comme dans l'habitacle

Les modèles GTS se démarquent d'un point de vue non seulement technique, mais aussi visuel dans la gamme de modèles 718. Le nouveau revêtement avant au design sportif en souligne le caractère vif. Les blocs optiques avant typiques des modèles GTS sont noircis et les phares Bi-Xénon, teintés. À l'arrière, les GTS se distinguent par les feux arrière teintés, les inscriptions noires, un bouclier arrière noir et les sorties d'échappement Sport noires, situées au centre du système d'échappement Sport de série. Les inscriptions GTS noires sur les marchepieds et les jantes 20 pouces en noir satiné apportent la touche finale à la vue latérale.

Équipement Alcantara haut de gamme et application Porsche Track Precision

L'ADN de la GTS se décline également à l'intérieur. Le chronomètre du Pack Sport Chrono de série est intégré au centre du tableau de bord. Le conducteur et le passager prennent place sur les sièges sport qui présentent une bande centrale en Alcantara, comme les autres modèles GTS de Porsche. Les sièges sport Plus (2 positions, réglage électrique) avec inscriptions GTS sur les appuie-têtes offrent un meilleur maintien latéral et un plus grand confort. À l'intérieur, l'Alcantara est plus présent, entre autres sur la couronne du volant, la console centrale et l'accoudoir. En outre, l'application Porsche Track Precision App (PTPA) assiste les conducteurs particulièrement sportifs : par exemple, elle permet au conducteur d'enregistrer automatiquement, mais également d'afficher tous les détails et d'analyser ses données de conduite sur son smartphone.

La famille 911, tout en sobriété

Le meilleur tout en sobriété : la nouvelle Porsche 911 Carrera T

Avec la 911 Carrera T, Porsche fait revivre le concept de sobriété de la 911 T de 1968 : plus légère, avec une boîte manuelle à rapport de démultiplication court et une propulsion avec blocage du différentiel arrière, qui assurent plus de performances et un plaisir de conduite intense. Le nouveau modèle avec son design unique est basé sur la 911 Carrera et développe 370 ch (272 kW). De plus, la 911 Carrera T — chez Porsche « T » signifie « Touring » — offre d'autres équipements, qui ne sont pas disponibles sur la 911 Carrera. Parmi ceux-ci, par exemple, le châssis sport PASM de série avec surbaissement de 20 millimètres, le Pack Sport Chrono au poids optimisé, le levier de vitesses plus court avec schéma de passage des rapports rouge ou les bandes centrales en matériau Sport-Tex. Les roues arrière directrices aussi, qui ne sont pas proposées sur la 911 Carrera, sont disponibles en option sur la 911 Carrera T.

D'un bout à l'autre, l'équipement de la 911 Carrera T est conçu pour assurer la sportivité et la légèreté : la lunette arrière et les vitres latérales arrière sont en verre léger, les panneaux de porte sont munis de sangles d'ouverture et l'isolation est réduite au strict minimum. Les sièges arrière et le Porsche Communication Management (PCM) ont été retirés, mais restent disponibles en option sans supplément de prix. Le résultat de ces mesures d'allègement : avec un poids à vide de 1 425 kilos, la deux places est 20 kilos plus légère qu'une 911 Carrera avec un équipement similaire.

Un design sportif et un style unique

Le design de la 911 Carrera T renforce les sensations et la sportivité du coupé à propulsion arrière. Les pièces de carrosserie et les roues se distinguent clairement. À l'avant, la 911 Carrera T présente une large lame de spoiler adaptée pour un aérodynamisme accru. Les rétroviseurs extérieurs sportifs sont peints en Gris Quartz métallisé. Sur le côté, le nouveau modèle se reconnaît aux roues Carrera S 20 pouces couleur Gris titane. En outre, les inscriptions « 911 Carrera T » apportent la touche finale à la vue latérale. La vue arrière est caractérisée par les lamelles de la grille d'aération, l'inscription Porsche, la désignation du modèle « 911 Carrera T » en Gris Quartz et le système d'échappement Sport de

série avec sorties d'échappement centrales peintes en noir. Les teintes extérieures disponibles sont le Noir, l'Orange Fusion, le Rouge Indien, le Jaune Porsche Racing, le Blanc et le Bleu Miami, ainsi que les teintes métallisées Blanc Carrara, Noir Intense et Argent GT.

Un concept d'habitacle tout en sobriété et un nouveau pack intérieur

L'habitacle est caractérisé par la même sportivité tout en sobriété. Le conducteur prend place sur un siège sportif noir (4 réglages, électrique) avec bande centrale du siège en Sport-Tex. Une inscription « 911 » noire est brodée sur les appuie-têtes. Pour la première fois, des sièges baquets intégraux sont également disponibles sur le nouveau modèle Carrera T. Le conducteur commande la direction à l'aide du volant sport GT avec couronne de volant en cuir. Le sélecteur de modes installé de série sur le volant sélectionne les programmes de conduite. Le levier de vitesses plus court avec schéma de passage des vitesses rouge est une exclusivité de la 911 Carrera T. Les enjoliveurs du tableau de bord et des portes sont noirs, ainsi que les sangles d'ouverture. Le pack intérieur T est complètement nouveau. Les touches de couleurs contrastantes Jaune Porsche Racing, Rouge Indien ou Argent GT, qui décorent les ceintures de sécurité, l'inscription « 911 » sur les appuie-têtes, les sangles d'ouverture ou la bande centrale des sièges Sport-Tex accentuent le style sportif.

Un rapport poids/puissance amélioré pour plus de performances

Le moteur Boxer à six cylindres de 3 l avec suralimentation biturbo développe une puissance de 370 ch (272 kW) et un couple maximal de 450 Nm, qui se situe entre 1 750 tr/min et 5 000 tr/min. Le rapport poids/puissance, qui passe à 3,85 kg/ch, assure des performances accrues et une dynamique de conduite encore plus agile. Grâce à un blocage du différentiel arrière plus court et un blocage transversal mécanique, la 911 Carrera T passe de 0 à 100 km/h en 4,5 secondes. Et elle est 0,1 seconde plus rapide que la 911 Carrera Coupé. Le modèle passe la barre des 200 km/h après 15,1 secondes. La Carrera T est disponible en option avec la boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK). Elle lui permet de passer de 0 à 100 km/h en 4,2 secondes et d'atteindre 200 km/h après 14,5 secondes. Dans les deux cas, la vitesse maximale est de plus de 290 km/h.

De nouveaux moteurs, un nouveau châssis, un concept de commande innovant et plus de connectivité

Le nouveau Porsche Cayenne

Totalement repensée, la troisième génération du Cayenne est prête à prendre le départ : elle offre dorénavant encore plus de performances typiques de Porsche, alliées à une aptitude maximale à l'usage quotidien. Des moteurs turbo puissants, une nouvelle boîte Tiptronic S à 8 rapports, de nouveaux systèmes de châssis ainsi qu'un concept d'affichage et de commande innovant avec une connectivité complète sont autant d'éléments qui permettent d'élargir l'éventail de possibilités, entre sportivité et confort.

De nouvelles lignes dynamiques : un design plus épuré et des jantes plus grandes

Sportif, précis et aux lignes pures — nouveau, mais déjà digne de confiance : le design du Cayenne a été perfectionné de manière ciblée, dans un style fidèle à l'ADN du design de Porsche. Les entrées d'air élargies à l'avant sont une caractéristique significative de l'amélioration des performances. Grâce aux nouvelles lignes d'éclairage horizontales, le SUV semble, même à l'arrêt, plus large et plus athlétique. Les 63 millimètres de plus au niveau de la longueur extérieure et les neuf millimètres de moins au niveau du pavillon par rapport au modèle précédent renforcent l'allure allongée élégante. Le volume du coffre à bagages est de 770 litres, soit une hausse de 100 litres.

Modèle 911 : châssis à construction légère avec pneus mixtes

Le nouveau Cayenne est une véritable innovation, regroupant trois concepts de châssis : voiture de sport, véhicule tout-terrain, berline. Pour la première fois, le Cayenne dispose en option de roues arrière directrices à commande électrique. La nouvelle suspension pneumatique adaptative à trois chambres, en option, élargit de façon encore plus significative l'éventail de possibilités, entre la combinaison allure sportive/lignes épurées et le confort attendu d'une berline. En cas d'utilisation sur zone tout-terrain, le système permet, comme jusqu'à présent, d'adapter la garde au sol. Grâce à la stabilisation anti-roulis Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) en option, les conducteurs sportifs profitent du passage d'un système hydraulique à un système électrique.

Grâce au Porsche Surface Coated Brake (PSCB) innovant, Porsche joue une fois de plus le rôle de pionnier dans le développement de freins haute performance. Cette nouveauté mondiale est disponible en option sur tous les Cayenne – elle est de série sur le Cayenne Turbo – et se compose d'un disque de frein en fonte grise avec revêtement en carbure de tungstène. Ce perfectionnement augmente les coefficients de frottement. L'usure et la poussière de freinage sont réduites.

Évolution numérique et systèmes d'assistance

Avec cette nouvelle génération, le Cayenne ouvre un nouveau chapitre dans la relation entre le conducteur et le véhicule : le Porsche Advanced Cockpit est parfaitement intégré à l'ambiance sportive luxueuse. L'écran tactile Full HD de 12,3 pouces de la toute dernière génération du Porsche Communication Management (PCM) se trouve au cœur du nouveau concept d'affichage et de commande de Porsche. De nombreuses fonctions numériques peuvent ici être utilisées de façon intuitive, même par commande vocale. Le système Porsche Connect Plus, disponible de série, permet d'accéder à des services en ligne et à Internet. Cela inclut par exemple la navigation en ligne de série, avec informations de trafic en temps réel. Parmi les systèmes d'assistance les plus importants, citons l'assistance de vision nocturne avec détection des panneaux de signalisation, l'assistant d'embouteillage, l'assistance Parking avec Surround View ainsi que le Porsche InnoDrive avec régulateur de vitesse adaptatif.