



PORSCHE



Porsche al Salone dell'Auto di Los Angeles 2017

Cartella stampa

Contenido

Consumi ed emissioni **3**

Il successo di Porsche continua

Anteprima mondiale per quattro sportive, debutto statunitense della nuova Cayenne **4**

Porsche presenta una variante della nuova Panamera con 680 CV e
49 chilometri di autonomia puramente elettrica

La più potente tra le Sport Turismo è un'ibrida plug-in **6**

Performance ancora superiori, allestimento esclusivo

Concepiti per valorizzare design e sportività: i nuovi modelli Porsche 718 GTS **9**

La famiglia delle puriste 911 si allarga

Di più con meno: la nuova Porsche 911 Carrera T **11**

Nuovi motori, nuovo telaio, una logica dei comandi
all'avanguardia e maggiore connettività

La nuova Porsche Cayenne **13**

Consumi ed emissioni

718 Boxster GTS: consumo di carburante combinato 9,0–8,2 l/100 km, su strade urbane 12,3–10,9 l/100 km, extraurbane 7,0–6,6 l/100 km; emissioni di CO₂ 205–186 g/km

718 Cayman GTS: consumo di carburante combinato 9,0–8,2 l/100 km, su strade urbane 12,3–0,9 l/100 km, extraurbane 7,0–6,6 l/100 km; emissioni di CO₂ 205–186 g/km

911 Carrera T: consumo di carburante combinato 9,5–8,5 l/100 km, su strade urbane 13,5–11,5 l/100 km, extraurbane 7,1–6,8 l/100 km; emissioni di CO₂ 215–193 g/km

Cayenne:* consumo di carburante combinato 9,2–9,0 l/100 km, su strade urbane 11,3–11,1 l/100 km, extraurbane 8,0–7,9 l/100 km; emissioni di CO₂ 209–205 g/km

Cayenne S:* consumo di carburante combinato 9,4–9,2 l/100 km, su strade urbane 11,8–11,3 l/100 km, extraurbane 8,4–8,0 l/100 km; emissioni di CO₂ 213–209 g/km

Cayenne Turbo:* consumo di carburante combinato 11,9–11,7 l/100 km, su strade urbane 16,4–16,2 l/100 km, extraurbane 9,5–9,3 l/100 km; emissioni di CO₂ 272–267 g/km

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

** La fascia dipende dagli pneumatici utilizzati*

Il successo di Porsche continua

Anteprima mondiale per quattro sportive, debutto statunitense della nuova Cayenne

Con quattro anteprime mondiali, Porsche ripropone un caleidoscopio di novità al Los Angeles Auto Show: la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo, la 718 Boxster GTS e la 718 Cayman GTS si aggiudicano un posto di primissimo piano tra i modelli delle loro serie, mentre la 911 Carrera T si propone come scelta purista e leggera. Inoltre, la nuova generazione di Cayenne celebra il suo primo ingresso trionfale negli Stati Uniti. Il Los Angeles Auto Show si svolgerà dall'1 al 10 dicembre 2017.

Il modello di punta è l'ibrida plug-in: Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo

La nuova Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo è la sportiva più versatile di Porsche. Con una potenza complessiva di 500 kW (680 CV), l'ibrida plug-in è la più potente tra le Sport Turismo ma al contempo anche la più parsimoniosa, con un consumo normale (NEDC) di 3,0 l/100 km. A una velocità massima di 310 km/h si contrappone l'autonomia puramente elettrica di quasi 50 chilometri. Allo stesso tempo, il nuovo modello di punta concilia la dinamica di marcia di una sportiva di alta classe e una maggiore idoneità all'uso quotidiano, con un concetto di spazio all'insegna dell'innovazione.

Maggiore potenza, maggiore dinamica di marcia: modelli Porsche 718 GTS

Ad accaparrarsi la pole position tra le sportive a due posti con motore centrale saranno la 718 Cayman GTS e la 718 Boxster GTS. I nuovi modelli di punta presentano un motore turbo da 2,5 litri ulteriormente perfezionato, con una potenza di 269 kW (365 CV). In più, sono di serie anche dotazioni come il Porsche Active Suspension Management (PASM) con assetto ribassato, il pacchetto Sport Chrono e Porsche Torque Vectoring (PTV), che fanno sì che la maggiore potenza si esprima con una dinamica di marcia decisamente sportiva. Con il cambio PDK opzionale, le due posti GTS accelerano in 4,1 secondi da zero a 100 km/h e raggiungono i 290 km/h. Dal punto di vista estetico, le nuove auto sportive si riconoscono dai molti elementi in colore nero, tipici dei modelli GTS.

Peso leggero per un puro piacere di guida: 911 Carrera T

Per gli appassionati delle 911 che prediligono le auto puramente sportive, Porsche ha concepito la nuova 911 Carrera T. Come il classico modello precedente del 1968, combina un peso inferiore e un'armonizzazione tipicamente sportiva. Tra le specifiche dell'auto, il cambio manuale con rapporti più corti, il telaio sportivo attivo PASM con assetto ribassato, nonché le numerose personalizzazioni esclusive. Il rapporto peso/potenza della 911 Carrera T, con 272 kW (370 CV) e propulsore a sei cilindri, si attesta su appena 3,85 kg/CV e garantisce una dinamica di marcia particolarmente agile.

Più sportiva, più comoda, più versatile: debutto statunitense della Cayenne

La nuova Cayenne fa la sua prima apparizione negli Stati Uniti. Attualmente, la nuova generazione comprende tre modelli: la Cayenne, con 250 kW (340 CV) e la Cayenne S, con 324 kW (440 CV), entrambe con motore turbo a sei cilindri, e la Cayenne Turbo, con 404 kW (550 CV) e motore biturbo V8. I motori più potenti, il nuovo cambio Tiptronic S a otto rapporti, i nuovi sistemi del telaio e una logica di visualizzazione e di comandi all'avanguardia supportata da una connettività a 360 gradi rendono ancora più netta la differenziazione tra sportività e comfort. Il SUV, rielaborato anche sul piano estetico, è disponibile per la prima volta con pneumatici misti e asse posteriore sterzante. Inoltre, la trazione integrale attiva di serie, il Porsche 4D Chassis Control, le sospensioni pneumatiche a tre camere e la stabilizzazione elettronica del rollio migliorano le prestazioni su strada.

La storia di successi continua: Porsche sul mercato statunitense

Anche nel 2017, Porsche è sulla cresta dell'onda negli Stati Uniti. Con ben 45.952 vetture consegnate, nei primi tre trimestri le vendite sono aumentate del 2,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Questo aumento riguarda in particolare la Macan (+ 16,3%) e la nuova Panamera (+ 52,5%). I dati di vendita sono indice di un grande apprezzamento da parte dei clienti statunitensi. Secondo il recente studio "Automotive Performance, Execution and Layout Study (APEAL)" effettuato dall'istituto demoscopico statunitense J.D. Power, la casa produttrice di auto sportive occupa per la tredicesima volta di seguito il primo posto nella valutazione generale e rimane pertanto il marchio che suscita il più elevato interesse tra gli automobilisti degli Stati Uniti. Inoltre, i modelli Porsche 911, Cayenne e Macan si affermano in prima linea nella loro categoria.

Porsche presenta una variante della nuova Panamera con 680 CV e 49 chilometri di autonomia puramente elettrica

La più potente tra le Sport Turismo è un'ibrida plug-in

Porsche amplia la sua offerta di auto ibride: anche la serie di modelli Panamera Sport Turismo viene ora coronata da una potente ibrida plug-in. Il nuovo modello di punta, la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo, è dotato di un motore V8 da quattro litri combinato con un motore elettrico. Ne risulta un sistema dalla potenza complessiva di 500 kW, ossia 680 CV. Già appena sopra il regime minimo è disponibile una coppia di 850 Nm. Questo 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. In modalità puramente elettrica, e di conseguenza sulle tratte locali a emissioni zero, la più potente tra le Sport Turismo può percorrere fino a 49 chilometri. 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 vano bagagli e sedili 4+1, il nuovo fiore all'occhiello della serie soddisfa esigenze elevate di idoneità all'uso quotidiano. Porsche coniuga un design unico e un'elevata idoneità all'uso quotidiano con performance eccezionali e la massima efficienza.

3,4 secondi per lo sprint fino a 100 km/h

Come già era stato nel modello top di gamma della Panamera in versione berlina sportiva, anche con la Sport Turismo Porsche mostra 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 ripresa dalla supersportiva Porsche 918 Spyder. Già dai 1.400 giri/min, il motore biturbo V8 (404 kW ossia 550 CV) e quello elettrico (100 kW ossia 136 CV) 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 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 100 km/h in 3,4 secondi. Dopo altri 8,5 secondi viene raggiunta la tacca dei 200-km/h, mentre la velocità massima

raggiungibile è di 310 km/h. A questa performance si contrappone un'elevata efficienza: il consumo nel nuovo ciclo di guida europeo si attesta sui 3,0 l/100 km di carburante e 17,6 kWh/100 km di corrente. Fino a 49 chilometri e a una velocità massima di 140 km/h, la nuova Turbo S E-Hybrid Sport Turismo funziona in modalità elettrica e sulle tratte locali viaggia quindi a emissioni zero. La batteria agli ioni di litio con contenuto energetico di 14,1 kWh si carica completamente, a seconda del carica-batteria e del collegamento elettrico, in un tempo da 2,4 a 6 ore.

Design unico, 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. Inoltre, è dotata di spoiler sul tetto, unico del segmento: 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. Fino a una velocità di 170 km/h, questo elemento aerodinamico in grado di direzionare l'aria, componente centrale del sistema Porsche Active

Aerodynamics (PAA), rimane ritratto con un angolo di incidenza di meno sette gradi, adattandosi 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 esce 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 se il tetto panoramico scorrevole opzionale viene aperto, compensando in tal modo le turbolenze che si vengono a creare.

Progettualmente, 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 bagagliaio risulta ancora più facile da utilizzare, grazie al portellone posteriore elettrico di serie dall'apertura ampia, oltre che al bordo di carico basso di soli 628 millimetri. Anche la Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo è dotata 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. 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 Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo è ordinabile da subito e in Germania è disponibile a partire da 188.592 euro IVA inclusa. La dotazione di serie 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, ossia 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.

Performance ancora superiori, allestimento esclusivo

Concepiti per valorizzare design e sportività: i nuovi modelli Porsche 718 GTS

Con le nuove due posti 718 Boxster GTS e 718 Cayman GTS, Porsche amplia la famiglia di auto con motore centrale. Un tratto di aspirazione di nuova concezione e un turbocompressore ottimizzato per il motore boxer a quattro cilindri da 2,5 litri aumentano ora la potenza a 269 kW (365 CV). Il propulsore sviluppa 11 kW (15 CV) in più rispetto ai modelli 718 S e fino a 26 kW (35 CV) in più rispetto ai precedenti modelli GTS con motore aspirato. La nuova sportiva con motore centrale è disponibile con cambio manuale a sei rapporti. A scelta, è possibile ordinare il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK). Nella GTS sono di serie varie opzioni, come il Porsche Torque Vectoring (PTV) con differenziale posteriore autobloccante meccanico o il pacchetto Sport Chrono, nonché il Porsche Active Suspension Management (PASM), che abbassa la carrozzeria di dieci millimetri.

Più potenza per prestazioni superiori

La coppia massima di 430 Nm permette valori di accelerazione e di elasticità ancora migliori. Si colloca tra i 1.900 e i 5.000 giri/min. In combinazione con il PDK e il pacchetto Sport Chrono, i modelli GTS scattano da zero a 100 km/h in 4,1 secondi. La velocità massima è di 290 km/h.

Tipicamente GTS: tanti elementi neri sia all'esterno che all'interno

Non è soltanto sul piano tecnico, ma anche a livello visivo che i modelli GTS si differenziano all'interno della gamma 718: nella parte anteriore, il nuovo scudo paraurti dal design sportivo ne sottolinea ulteriormente il carattere sportivo. Come in tutti i modelli della gamma GTS, i gruppi ottici anteriori sono in tonalità scura, i fari Bi-Xenon sono oscurati. Tratti inconfondibili della GTS nella coda sono le luci posteriori oscurate, le scritte nere, la parte inferiore posteriore nera e l'impianto di scarico sportivo di serie con terminali di scarico sportivi centrali verniciati in nero. Scritte nere GTS alla base delle porte e cerchi da 20 pollici laccati in nero satinato lucido completano la vista laterale.

Pregiato allestimento in Alcantara e app Porsche Track Precision

I geni GTS definiscono anche gli interni. Il cronometro del pacchetto Sport Chrono di serie è integrato nel cruscotto in posizione centrale. Guida e passeggero si accomodano su sedili sportivi che, analogamente agli altri modelli GTS di Porsche, sono caratterizzati da fasce centrali in Alcantara. I sedili sportivi Plus con due posizioni regolabili elettricamente con scritta GTS sui poggiatesta consentono un migliore appoggio laterale e maggior comfort. A questi si aggiungono molti altri elementi in Alcantara negli interni, che si ripropongono tra le altre cose sulla corona del volante, sulla consolle centrale e sul poggiatesta. Inoltre, l'app Porsche Track Precision (PTPA) offre supporto al guidatore particolarmente sportivo: ad esempio, consente la registrazione automatica nonché la visualizzazione e l'analisi dettagliate dei dati di guida sullo smartphone.

La famiglia delle puriste 911 si allarga

Di più con meno: la nuova Porsche 911 Carrera T

Con la 911 Carrera T, Porsche rilancia il concetto purista della 911 T del 1968: peso inferiore, cambio manuale con rapporti più corti e trazione posteriore con differenziale posteriore autobloccante meccanico per prestazioni più elevate e un piacere di guida intenso. Il nuovo modello dal look unico si basa sulla 911 Carrera e sviluppa una potenza di 272 kW (370 CV). La 911 Carrera T - in Porsche, "T" sta per Touring - vanta inoltre numerose dotazioni non disponibili nella 911 Carrera, fra cui il telaio sportivo PASM di serie, con assetto ribassato di 20 mm, il pacchetto Sport Chrono con ottimizzazione del peso, una leva del cambio più corta con schema delle marce di colore rosso o le fasce centrali dei sedili in tessuto Sport-Tex. Anche l'asse posteriore sterzante, non disponibile nella 911 Carrera, nella 911 Carrera T è disponibile come optional.

L'allestimento della 911 Carrera T è concepito per esaltare il fascino della sportività in una struttura leggera: il lunotto posteriore e i cristalli laterali posteriori sono in vetro a struttura leggera, nei pannelli delle porte sono inseriti lacci di apertura e il materiale isolante è stato ridotto al massimo. Sono stati eliminati i sedili posteriori così come il Porsche Communication Management (PCM). Su richiesta, sono comunque entrambi disponibili senza sovrapprezzo. Grazie a questi accorgimenti volti ad alleggerire la struttura, nella due posti il peso a vuoto è pari a 1.425 chilogrammi, ovvero 20 chilogrammi in meno rispetto alla 911 Carrera con allestimento analogo.

Design sportivo e look unico

Il design della 911 Carrera T sottolinea il carattere emozionale e sportivo della coupé a trazione posteriore. Le parti della carrozzeria e i cerchi si distinguono in modo evidente. Davanti, la 911 Carrera T presenta un labbro dello spoiler anteriore adattato in base all'aerodinamica. Gli specchi retrovisori esterni dal design sportivo sono verniciati in grigio agata metallizzato. Lateralmente, il nuovo modello si distingue per i cerchi Carrera S da 20 pollici in grigio titanio. A caratterizzare la vista laterale è anche la presenza di scritte "911 Carrera T". La vista posteriore è caratterizzata dalle lamelle del cofano posteriore, la scritta Porsche, la denominazione del modello "911 Carrera T" in grigio agata e l'im-

pianto di scarico sportivo di serie con terminali di scarico centrali verniciati in nero. Per gli esterni sono disponibili i colori nero, arancione lava, rosso indiano, giallo racing, bianco e azzurro Miami, nonché i colori metallizzati bianco Carrara, nero jet e argento GT.

Concetto dell'abitacolo purista e nuovo pacchetto interni

Anche l'abitacolo è caratterizzato da accenti sportivi e puristi. Il guidatore si accomoda su sedili sportivi neri (regolazione elettrica a 4 vie) con fascia centrale del sedile in tessuto Sport-Tex. Sui poggiatesta è ricamata la scritta "911" in colore nero. Per la prima volta, sul nuovo modello Carrera T sono disponibili come optional anche i sedili a guscio. I comandi di sterzata vengono trasmessi per mezzo del volante sportivo GT con corona in pelle. Tramite il selettore Mode di serie sul volante, è possibile scegliere i programmi di guida. La leva del cambio più corta con schema delle marce di colore rosso è riservata esclusivamente alla 911 Carrera T. Le modanature nella mascherina decorativa e nelle porte sono nere, così come anche i lacci di apertura delle porte. Rinnovato il pacchetto interni, che conferisce alla vettura un look ancora più sportivo con i colori a contrasto giallo racing, rosso indiano o argento GT. Non passano inosservati, ad esempio, dettagli distintivi sulle cinture di sicurezza, la scritta "911" sui poggiatesta, sui lacci di apertura o sulle fasce centrali dei sedili in Sport-Tex.

Rapporto peso/potenza migliorato, maggiori performance

Il motore boxer a sei cilindri con tre litri di cilindrata e sovralimentazione biturbo sviluppa una potenza di 272 kW (370 CV) e una coppia massima di 450 Nm, raggiungendo tra i 1.750 e i 5.000 giri/min. Il migliore rapporto peso/potenza, pari a 3,85 kg/CV, garantisce performance superiori e una dinamica di marcia ancora più agile. Grazie alla trasmissione dell'asse posteriore più corta e al differenziale posteriore meccanico, la 911 Carrera T scatta da zero a 100 km/h in 4,5 secondi, quindi 0,1 secondi in meno rispetto alla 911 Carrera Coupé. Dopo 15,1 secondi, questo modello raggiunge la tacca dei 200 km/h. Nella Carrera T è possibile ordinare come optional il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK), che consente alla vettura di raggiungere i 100 km/h in 4,2 secondi e i 200 km/h dopo 14,5 secondi. La velocità massima con entrambe le varianti di cambio supera i 290 km/h.

Nuovi motori, nuovo telaio, una logica dei comandi all'avanguardia e maggiore connettività

La nuova Porsche Cayenne

La terza generazione di Cayenne si appresta a essere presentata come un progetto totalmente nuovo, che combinerà ancor meglio le performance tipiche delle Porsche con la massima idoneità all'uso quotidiano. Potenti motori turbo, un nuovo cambio Tiptronic S a otto rapporti, nuovi sistemi telaio e una logica di visualizzazione e di comandi all'avanguardia supportata da una connettività a 360 gradi ampliano la differenziazione tra sportività e comfort.

Un linguaggio della forma dinamico: design più rigido e ruote più grandi

Sportiva, precisa e ben definita – nuova eppure familiare: la fisionomia della Cayenne è stata sviluppata in maniera mirata nello stile che il design Porsche ha nel DNA. Le prese d'aria anteriori maggiorate sono un chiaro indizio del potenziamento delle prestazioni. I nuovi bordi orizzontali delle luci conferiscono al SUV una presenza più ampia e atletica già da fermo. L'aumento di 63 millimetri della lunghezza esterna e la riduzione dell'altezza di nove millimetri rispetto al modello precedente rafforzano l'immagine elegantemente affusolata. Il volume del vano bagagli è di 770 litri – un'espansione di 100 litri.

L'esempio della 911: telaio leggero e pneumatici misti

La nuova Cayenne riassume in un design nuovo tre concezioni di telaio: auto sportiva, fuoristrada e Limousine da viaggio. Per la prima volta è possibile scegliere per la Cayenne un asse posteriore sterzante elettrico. Le sospensioni pneumatiche adattive con la nuova tecnologia a tre camere, disponibili su richiesta, ancora una volta ampliano sensibilmente la differenziazione tra la rigidità sportiva e un comfort di viaggio pari a quello di una berlina. Nell'impiego fuoristrada il sistema consente, come sempre, l'adeguamento della distanza dal suolo. Gli amanti della guida sportiva possono sfruttare, con la stabilizzazione del rollio opzionale Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), il passaggio dal sistema idraulico a quello elettrico.

Con l'innovativo Porsche Surface Coated Brake (PSCB), Porsche riveste ancora una volta un ruolo pionieristico nello sviluppo di freni ad alte prestazioni. Questa novità mondiale è disponibile su richiesta per tutte le Cayenne (nella Cayenne Turbo è di serie) e consta di un disco in fusione di ghisa grigia con rivestimento in carburo di tungsteno. Tale lavorazione migliora l'attrito. Si riducono l'usura e le polveri di frenatura.

Evoluzione digitale e sistemi di assistenza

Con il passaggio generazionale la Cayenne inaugura un nuovo capitolo relativamente all'interazione fra conducente e veicolo. Il Porsche Advanced Cockpit è integrato in un contesto raffinato in chiave sportiva. Il cardine della nuova logica di visualizzazione e di comandi Porsche è il touchscreen Full-HD da 12,3 pollici che contraddistingue l'ultima generazione del Porsche Communication Management (PCM). Molteplici funzioni digitali possono essere gestite in maniera intuitiva – anche tramite comandi vocali. Il sistema Porsche Connect Plus di serie consente l'accesso a Internet e ai servizi online. Tra questi, ad esempio, la navigazione online di serie con informazioni in tempo reale sul traffico. Tra i più importanti sistemi di assistenza sono presenti un assistente di visione notturna con termocamera, un assistente di cambio corsia, un assistente al mantenimento della corsia, che integra il riconoscimento dei segnali stradali, un assistente per la guida in colonna, il ParkAssistant corredato di Surround View e il Porsche InnoDrive, che comprende il sistema adattivo di regolazione della velocità.