

Quando si nota, non si nota nulla

09/05/2025 La nuova «Active Ride» alla prova di resistenza: quanto funziona bene il telaio attivo sulle strade montane sbrecciate dei Grigioni?

A volte, la bontà non si avverte al primo sguardo – proprio perché è così buona. Quando, per così dire, una tecnologia complessa funziona alla perfezione, è quasi come se non ci fosse, perché è semplicemente integrata nel tutto in modo armonico.

Un esempio calzante? La Tobelmühlestrasse, che conduce al lungomare di Davos. Due enormi dossi rendono inequivocabilmente chiaro che qui c'è un limite di velocità, dato che la strada è attraversata da pedoni e vi si immettono accessi non visibili. La marcia sopra questi dossi, anche adeguando la velocità, provoca un insaccamento del capo dei passeggeri quando gli assi si spostano su e giù sopra gli ostacoli. Normalmente. Eppure oggi questi ostacoli di avvertimento paiono più piatti del solito. Si sentono, però lo sbalzo verso l'alto come anche il rimbalzo indietro sulla strada si avvertono nettamente di meno. I dossi, tuttavia, non sono stati per nulla modificati. La rivoluzione sta tutta sotto la lamiera della nuovissima generazione della Panamera. Si chiama «Active Ride».

Approvata

Che cosa vi si nasconde? Una tecnologia sofisticata che funziona alla perfezione: mentre in un telaio comune gli ammortizzatori e le sospensioni reagiscono in modo passivo agli influssi della strada, la nuova «Active Ride» viene coinvolta attivamente, come promette il suo nome. Il sistema è composto per ogni ruota da sospensioni pneumatiche monocorpo e un ammortizzatore con compressione ed estensione regolabili. Quest'ultimo è collegato a una pompa idraulica alimentata ad alta tensione, pertanto il sistema è disponibile a scelta solo per le varianti ibride Plug-in della Panamera e per la Taycan elettrica.

Gli ammortizzatori vengono estesi o retratti attivamente tramite l'impianto idraulico e si sovrappongono così al movimento delle sospensioni pneumatiche. Anche le ruote anteriori si spostano attivamente verso l'alto per neutralizzare il tipico «sbalzo verso l'alto» quando si oltrepassa un dosso. Uscendo dal dosso, le ruote si abbassano rapidamente sempre in modo attivo, affinché la carrozzeria non affondi. Così, quest'ultima si mantiene sempre orizzontale rispetto alla superficie stradale – il tipico insaccamento del capo non si verifica.

«Active Ride» sfrutta numerosi sensori che rilevano l'accelerazione delle ruote e della struttura nonché i movimenti delle sospensioni della carrozzeria. Non è coinvolta alcuna telecamera, pertanto il sistema funziona per tutte le condizioni di visibilità, atmosferiche e stradali.

Ammortizzata

In città, la tecnologia a telaio attivo apporta un comfort nettamente maggiore. La Panamera intende però unire comfort e dinamica, ovvero realizzare la promessa di Porsche. Per provare da vicino questo ideale, il passo dell'Albula offre i migliori requisiti. Le curve strette e allungate si susseguono. I numerosi cambi di direzione e le combinazioni di curve impegnano la berlina sportiva. Già dai primi metri, l'asse posteriore sterzante assicura molta agilità. Per apprezzare l'effetto di «Active Ride» sono tuttavia necessarie un paio di curve in più. Proprio perché il sistema funziona in modo così naturale che si avverte a malapena e il risultato sorprende in senso positivo per l'assenza di spettacolarità. Considerato più da vicino, l'effetto è invece notevole: i rollii e l'inclinazione laterale in curva non sono più apprezzabili. La Panamera con «Active Ride» li sopprime direttamente tramite gli ammortizzatori attivi. Non è più necessario uno stabilizzatore convenzionale che sostenga reciprocamente le ruote di un asse. In questo modo, «Active Ride» preserva il comfort delle sospensioni senza compromettere la stabilità in curva. Al contrario, il comfort aumenta persino di più.

Bilanciata

Con le funzioni «Posizione in curva attiva» e «Comfort in accelerazione e in frenata», «Active Ride» riduce le forze che agiscono sui passeggeri. In curva, la berlina sportiva pende leggermente sul lato interno; in

accelerazione, la parte posteriore si alza e, anche in caso di frenata a fondo, la parte anteriore è rivolta leggermente verso l'alto. Questo assicura proprio in frenata una maggior sicurezza e un'esperienza di guida ancora più stabile. Tutti questi movimenti sono dosati con tale cura e così perfettamente puntuali da non essere percepiti attivamente – se non nel loro effetto: anche nella marcia veloce in curva o nelle frenate a fondo si rimane seduti nella vettura sportiva a cinque porte in modo estremamente rilassato. Se lo si desidera, la tecnologia non supporta soltanto durante la marcia: quando la porta si apre, la carrozzeria si solleva in pochi istanti, facilitando l'ingresso e l'uscita. Chiudendo la porta, si riabbassa nuovamente – per non compromettere l'aspetto da fermo.

Appianata

Il telaio attivo compensa i movimenti uniformi e prevedibili in modo quasi perfetto. Tuttavia, la sfida suprema per sospensioni e ammortizzatori sono i percorsi imprevedibili. Tracciati come la Pro Mulegn tra Tiefencastel e Surava. Il gelo invernale sconquassa l'asfalto tutto l'anno, l'intensa attività franosa deforma la strada. Si generano così numerosi dossi, avvallamenti, irregolarità e fessure. Il posto perfetto per la prova finale e più dura nel nostro test del telaio attivo. E infatti, come un tappeto volante, anche la nuova Panamera con «Active Ride» non sente queste sollecitazioni. Per lo meno, non deliberatamente. In fondo, al volante di una Porsche è sempre importante avvertire su che fondo si sta marciando. Comunque, la tecnologia gestisce con maestria anche colpi violenti, oscillazioni scomode o piegamenti fastidiosi del capo. Il tratto di strada dissestato sembra quasi ricoperto da uno strato di asfalto nuovo. Le singole ruote agiscono indipendentemente l'una dall'altra e si adattano singolarmente a ogni irregolarità.

La struttura rimane così sempre orizzontale rispetto alla strada, mentre le ruote eseguono un vero e proprio passo di tip-tap, adattandosi alla strada accidentata in modo agile ed efficace. Nell'abitacolo, non avvertiamo quasi nulla di questo duro lavoro che viene svolto sotto la vettura. La berlina sportiva scorre imperturbabile, come se questo fosse naturale anche su una strada così in cattivo stato. A volte, la genialità sta proprio nel fatto che non si vede, né si sente.

Info

Text first published in the Porsche magazine Christophorus 413.

Author: Philipp Aeberli

Photos: David Künzler

Copyright: Alle in diesem Artikel veröffentlichten Bilder, Videos und Audio-Dateien unterliegen dem Copyright. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist ohne die schriftliche Genehmigung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht gestattet. Bitte kontaktieren Sie newsroom@porsche.com für weitere Informationen.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

Taycan 4S Cross Turismo (WLTP)*: Consumo energia elettrica ciclo misto (gamma modelli): 21.4 – 18.7 kWh/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 0 g/km

Panamera Turbo E-Hybrid (WLTP)*: Consumo carburante ponderato misto (gamma modelli): 4.4 – 3.6 l/100 km; Consumo energia elettrica ponderato misto (gamma modelli): 19.8 – 18.8 kWh/100 km; Emissioni CO_2 ponderate miste (gamma modelli): 99 – 81 g/km

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Image Sublines

Path: Quando si nota, non si nota nulla/Images/img_2.jpg
Title: Panamera Turbo E-Hybrid, 2025, Porsche Schweiz AG
Subline: Flessibile: Active Ride aumenta automaticamente la distanza dal suolo se riconosce molte irregolarità. In questo modo, gli ammortizzatori ottengono un maggiore spazio per agire e mantenere orizzontale la vettura. Questo spiana i tratti di cunette.

Path: Quando si nota, non si nota nulla/Images/img_3.jpg
Title: Panamera Turbo E-Hybrid, 2025, Porsche Schweiz AG
Subline: A testa alta: Gli ammortizzatori impediscono in modo attivo l'affondamento dopo i dossi. La ruota viene premuta verso il basso, la carrozzeria rimane in equilibrio.

Path: Quando si nota, non si nota nulla/Images/img_4.jpg
Title: Panamera Turbo E-Hybrid, 2025, Porsche Schweiz AG
Subline: Contro le leggi della fisica: Grazie a una sovracompensazione, il sistema è in grado di ridurre le forze G che agiscono sui passeggeri.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/it_CH/2025/scene-passion/porsche-as-you-notice-you-notice-nothing-christophorus-413-39453.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4fa3a38f-5195-4c6c-9276-361df47d5d8e.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/christophorus-site/de.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart