



## La vettura sportiva tra le berline di lusso

29/06/2016 La Porsche Panamera completamente riprogettata.

La nuova Porsche Panamera unisce in sé più che mai due caratteristiche contrastanti: la performance di un'autentica vettura sportiva e il comfort di una berlina di lusso. Una Gran Turismo completamente ripensata e affinata in ogni dettaglio. La seconda generazione della Panamera si è sviluppata in un'icona in termini di performance per il segmento di lusso. A questo scopo Porsche ha continuato a sviluppare con coerenza il concept Panamera, con una vettura a quattro porte di nuovo sviluppo ridisegnata fino all'ultimo dettaglio. Motori e cambio sono di nuova concezione, il telaio è stato perfezionato, la logica dei comandi e di visualizzazione reinterpretata guardando al futuro. La nuova Panamera espande anche i confini tra vettura sportiva ambiziosa e vettura da turismo confortevole, grazie a soluzioni vincenti per la dinamica di marcia quali l'asse posteriore sterzante, la compensazione del rollio e le sospensioni a tre camere pneumatiche.

Linguaggio di design della 911 con silhouette nettamente più dinamica

Il concept unico della grande berlina Porsche si rispecchia visivamente in un nuovo design espressivo:

inconfondibilmente Panamera, inconfondibilmente sportiva. Con proporzioni dinamiche e allungate, spalle marcate, fiancate atletiche e una linea del tetto estremamente filante, di 20 millimetri più piatta nella zona posteriore. Questa silhouette tipica di Porsche getta stilisticamente un ponte verso l'icona del design automotive, la 911.

Molte funzionalità e interazioni semplici nel cruscotto Porsche Advanced

Gli interni tipici di Porsche sono stati interpretati per la nuova Panamera guardando al futuro. Superfici black panel e display interattivi uniscono la visibilità chiara e le superfici di comando di uso intuitivo di smartphone e tablet con il comando pratico di una vettura. Tasti classici e strumenti convenzionali sono stati ridotti in modo significativo. Al loro posto, nel nuovo cruscotto Porsche Advanced dominano touch panel a sfioramento e display configurabili individualmente. Con grandi vantaggi per guidatore e passeggero nonché per i passeggeri nella zona posteriore. Nonostante un'offerta nettamente ampliata dei sistemi di comunicazione, comfort e assistenza, l'uso e il comando delle diverse funzioni sono stati resi più intuitivi e riconoscibili. Il cruscotto Porsche Advanced trasferisce il mondo analogico nel presente digitale della mobilità. E lascia tuttavia spazio alla passione: come elemento focale della strumentazione rimane il contagiri analogico disposto al centro, un omaggio alla Porsche 356 A del 1955.

Nuovi motori biturbo V6 e V8 con potenza e sound vigorosi

Da sempre, una Porsche non convince con la sola potenza, ma anche per la sua efficienza. Per innalzare questa formula a un nuovo livello, tutti i motori della seconda generazione della Panamera sono di nuova costruzione. Tutti i propulsori sono diventati più potenti e al contempo sono migliorati notevolmente i valori di consumi ed emissioni. Per il nuovo lancio sul mercato saranno impiegati tre nuovi motori biturbo a iniezione diretta: nella Panamera Turbo, nella Panamera 4S e nella Panamera 4S Diesel. Tutti e tre – per la prima volta anche il motore diesel – sono dotati di trazione integrale permanente e di un nuovo cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a otto marce. Un motore a benzina V8 da 404 kW / 550 CV aziona la Panamera Turbo e un motore a benzina V6 da 324 kW / 440 CV la Panamera 4S. Nel caso della Panamera 4S Diesel un motore V8 da 310 kW / 422 CV sviluppa una spinta potente e una coppia massima di 850 Nm.

Berlina di lusso adatta ai circuiti

Analogamente al concept complessivo, anche il telaio della nuova Panamera unisce il comfort di viaggio di una berlina di lusso alle prestazioni di un'autentica vettura sportiva. Questo si deve ai sistemi innovativi che ampliano il magnifico layout di base, come le nuove sospensioni pneumatiche adattive con tecnologia a tre camere e Porsche Active Suspension Management (regolazione elettronica ammortizzatori PASM), il Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) ulteriormente sviluppato con Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) e stabilizzazione antirollio nonché un nuovo sterzo elettromeccanico. La regolazione del telaio integrata Porsche 4D Chassis Control analizza e sincronizza tutti i sistemi del telaio in tempo reale e ottimizza il comportamento in marcia della nuova Panamera. Con l'asse posteriore sterzante, anche questo nuovo e adattato dai modelli 918 Spyder e 911 Turbo, Porsche introduce inoltre la precisione di sterzata e la maneggevolezza delle vetture sportive nel segmento delle Gran Turismo. In più, è aumentata anche la performance dei freni.

### Sistemi di assistenza della prossima generazione

La Panamera è dotata di numerosi sistemi di assistenza di serie oppure opzionali che rendono l'esperienza di marcia più confortevole e sicura. Tra i nuovi sistemi più importanti figura un sistema di visione notturna. Mediante una telecamera termica, il sistema riconosce le persone e gli animali di grossa taglia visualizzandoli come avvertimento cromatico nel cruscotto. Se in dotazione vi sono i nuovi proiettori principali a LED a matrice con 84 punti luce, le persone vengono illuminate brevemente a una lontananza maggiore del campo visivo degli anabbaglianti, qualora si trovino nel corridoio di marcia calcolato, in modo da permettere al guidatore una reazione ancora più anticipata. Il nuovo sistema di visione notturna è uno di quei sistemi di assistenza che alleggeriscono le situazioni critiche nell'area antistante. Particolarmente innovativo è il nuovo Porsche InnoDrive con Adaptive Cruise Control (regolazione adattiva della velocità): grazie ad esso, in base ai dati di navigazione e ai sensori radar e video vengono calcolate e attivate per i successivi tre chilometri i valori ottimali di accelerazione e decelerazione nonché le istruzioni di cambio marcia e crociera. A tal fine, questo co-pilota elettronico tiene conto automaticamente di curve, pendenze e velocità consentite.

### I nuovi motori in dettaglio: più potenza, meno consumi

Sono nuovi, potenti ed economici: i motori turbo V6 e V8 della Panamera. Elemento unificante del loro concept è una notevole caratteristica costruttiva, che nel gergo degli sviluppatori viene descritta come «lati caldi interni». In linguaggio corrente significa che sui nuovi motori Panamera i turbocompressori sono integrati al centro della V nelle bancate cilindri. Questo cosiddetto «Central Turbo Layout» racchiude numerosi vantaggi: i motori diventano più compatti e consentono quindi una posizione di montaggio più ribassata, il che ha a sua volta un effetto positivo sul baricentro vettura. I percorsi brevi tra ciascuno dei due turbocompressori e le camere di combustioni assicurano al contempo una risposta diretta, che può essere ulteriormente aumentata tramite l'interruttore «Mode» opzionale con pulsante Sport Response. L'interruttore «Mode», introdotto per la prima volta sulla Porsche 918 Spyder, è un anello girevole di uso intuitivo nel volante, tramite cui si possono controllare le quattro modalità di guida (Normale, Sport, Sport Plus e Individuale). Al centro dell'interruttore si trova il pulsante Sport Response, premendo il quale viene resa disponibile la massima performance della Panamera.

La Panamera Turbo alloggia il più potente motore a benzina della gamma: il suo V8 biturbo da 4,0 litri sviluppa 404 kW / 550 CV (a 5.750 giri/min) e una coppia massima di 770 Nm (tra 1.960 e 4.500 giri/min). Rispetto al modello precedente la potenza è cresciuta di 30 CV e la coppia massima di 70 Nm. Il motore a otto cilindri accelera la Panamera Turbo a 100 km/h in 3,8 secondi, con il Pacchetto Sport Chrono in soli 3,6 secondi. La velocità massima è di 306 km/h. Sono valori straordinari che sottolineano come il motore abbia un gioco facile con la Panamera in virtù di un rapporto peso/potenza di solo 3,6 kg/CV. In opposizione alle prestazioni eccezionali si pone il consumo medio, che, rispetto al modello precedente, è ridotto di fino a 1,1 l/100 km, raggiungendo i 9,4 – 9,3 l/100 km; le corrispondenti emissioni di CO<sub>2</sub> sono pari a 214 – 212 g/km.

Le camere di combustione del motore V8 sono alimentate di aria compressa da due turbocompressori Twin Scroll, frutto di una notevole elaborazione. I due compressori a rotazione opposta garantiscono valori elevatissimi di coppia già ai più bassi regimi. Il propulsore della Panamera Turbo è il primo motore Porsche a essere anche dotato di un nuovo sistema di comando dei cilindri adattivo che nel campo di

carico parziale trasforma temporaneamente e in modo inavvertibile il motore a otto cilindri in un quattro cilindri. La conseguenza è un consumo ridotto di fino al 30 per cento nelle fasi a quattro cilindri a seconda della potenza richiesta.

Il motore biturbo V6 da 2,9 litri della Panamera 4S sviluppa una potenza massima di 324 kW / 440 CV (aumento di 20 CV rispetto al modello precedente), disponibile già a 5.650 giri/min. Tra 1.750 e 5.500 giri/min il nuovo motore sei cilindri eroga 550 Nm (aumento di 30 Nm) sugli assi di propulsione. Dopo 4,4 secondi (4,2 con Pacchetto Sport Chrono) la Panamera 4S raggiunge già 100 km/h. Con una velocità massima di 289 km/h anche questa Porsche si avvicina alla soglia dei 300 km/h. Il consumo combinato nel ciclo NEFZ è pari a 8,2 – 8,1 l/100 km (emissioni di CO<sub>2</sub>: 186 – 184 g/km). Nel confronto con la Panamera 4S della prima generazione questo corrisponde a un risparmio di fino a 1,0 l/100 km oppure dell'11%.

Come l'otto cilindri della Panamera Turbo, anche il sei cilindri della Panamera 4S dispone di un'iniezione diretta di benzina con iniettori disposti centralmente nelle camere di combustione; questa posizione assicura una combustione ottimale, elevata efficienza e una risposta molto buona. I modelli 4S e Turbo si contraddistinguono inoltre per un sound marcatamente potente e autentico.

La nuova Panamera introduce un nuovo motore diesel a otto cilindri, per la prima volta con una trazione integrale permanente. Il più potente motore a combustione interna finora impiegato da Porsche in una vettura di serie sviluppa una potenza di 310 kW / 422 CV (a 3.500 giri/min) e un'imponente coppia massima di 850 Nm, costante a livelli di regimi di 1.000 – 3.250 giri/min. Con una velocità massima di 285 km/h la Porsche Panamera 4S Diesel è attualmente la più veloce vettura di serie al mondo dotata di motore diesel. La Gran Turismo raggiunge la soglia dei 100 km/h in 4,5 secondi (4,3 con Pacchetto Sport Chrono). A questa performance si contrappone un consumo medio di 6,8 – 6,7 l/100 km (emissioni di CO<sub>2</sub>: 178 – 176 g/km). Nel Central Turbo Layout il motore diesel possiede anche una sovralimentazione biturbo. Il suo motore Common Rail (pressione d'iniezione massima a 2.500 bar) è però dotato di sovralimentazione a doppio stadio che consente di far marciare il motore come biturbo o monoturbo in base alla condizione di esercizio. A bassi e medi regimi l'intero flusso di gas di scarico viene deviato attraverso uno solo dei due turbocompressori, in modo da migliorare la risposta del motore. Solo in un range di regimi superiori a 2.700 giri/min viene attivato anche il secondo turbocompressore, altrimenti passivo. Entrambi i compressori possiedono un turbina a geometria variabile (VTG), un principio già noto dalla 911 Turbo.

Il nuovo design in dettaglio: proporzioni ancora più dinamiche

Con il passaggio alla seconda generazione il carattere della Panamera è stato affinato anche esteriormente. Il punto di partenza è dato da proporzioni particolarmente dinamiche: la nuova Panamera è lunga 5.049 millimetri (+34 mm), larga 1.937 millimetri (+6 mm) e alta 1.423 millimetri (+5 mm). Nonostante la piccola crescita in altezza, la quattro porte appare nettamente più piatta e affilata. Questo è dovuto in primo luogo alla riduzione mirata di 20 millimetri dell'altezza nella sola zona posteriore, pur mantenendo costante lo spazio libero sopra la testa. Ne deriva un aspetto complessivo completamente diverso. Il passo è cresciuto fino a 2.950 millimetri (+30 mm), allungando così le proporzioni. Le ruote anteriori avanzano ulteriormente, così da limitare lo sbalzo davanti e aumentare ancora il «prestige

mass», ovvero la distanza tra montante anteriore e avantreno. Lo sbalzo posteriore appare più lungo e quindi più potente.

La larghezza della Panamera è cresciuta di soli sei millimetri, che però vengono percepiti come parecchi centimetri. Un effetto che nasce tra l'altro dalla nuova presa d'aria dalla forma ad «A» sporgente all'esterno del frontale tutto riconfigurato. Al contempo, la larghezza è accentuata da una traversa ben delineata nella griglia del radiatore. Il cofano motore dalla forma a freccia rende più filante e profonda la vista frontale, grazie al powerdome dal profilo marcato, le cui linee ora proseguono fino al paraurti. Il concept più appiattito del frontale è reso anche possibile dall'integrazione dei nuovi motori più compatti. Dal cofano motore, a sinistra e a destra del powerdome, si sviluppano i parafanghi ben definiti e fortemente arcuati, una delle caratteristiche tipiche del design Porsche. L'aspetto possente è trasmesso anche dal layout dei proiettori a LED con luci diurne a quattro punti, offerti in tre versioni.

La nuova fiancata – realizzata completamente in alluminio come il cofano motore, il portellone posteriore, il tetto e i parafanghi – con l'andamento dinamico del tetto rispecchia più che mai la silhouette di una vettura sportiva. Nel posteriore l'andamento del tetto si trasforma in una silhouette Porsche dal forte carisma, quella linea marcata che nobilita tutti i coupé del marchio. Due bordi netti tracciati nell'andamento laterale del tetto abbassano visivamente il baricentro della silhouette. Anche il layout dei cristalli laterali è stato ridisegnato in una superficie visivamente uniforme che mediante le sue linee crea volutamente un'affinità stilistica con la Porsche 911 nella parte posteriore. Porte e parafanghi sono caratterizzati dalla tridimensionalità; forme concave e convesse sfruttano la luce radente per creare una tensione muscolare nelle superfici. In questa zona gli scarichi dell'aria dietro alle ruote anteriori sono elementi integrati nel design. Anche i larghi profili dei passaruota esprimono potenza: sotto di essi si schiude lo spazio per i cerchi da 19 pollici (4S / 4S Diesel), da 20 pollici (Turbo) o per le ruote opzionali in lega leggera da 21 pollici.

Che la Panamera sia un coupé a quattro porte e non una berlina convenzionale diviene chiaro soprattutto dalla prospettiva posteriore. La cosiddetta greenhouse – tetto, montanti e cristalli – si appoggia qui su delle spalle larghe e possenti. Inconfondibilmente legate alla Panamera e tipicamente da vettura sportiva. La caratteristica che rende certamente più riconoscibile il posteriore sono i gruppi ottici posteriori tridimensionali in tecnologia LED con luci di arresto integrate a quattro punti; i gruppi ottici posteriori sono uniti da una sottile fascia di raccordo a LED. Tutti gli elementi uniti realizzano un look notturno inconfondibile. Lo spoiler posteriore estraibile, ora realizzato nel colore della vettura, è integrato con eleganza senza soluzione di continuità nel portellone posteriore ad apertura e chiusura elettrica. Inoltre, nel caso della Panamera Turbo, in fase di estrazione l'alettone si suddivide ottenendo così una maggiore superficie. Il posteriore è delimitato verso il basso da un diffusore, dove sono integrati a sinistra e a destra i terminali di scarico doppi in acciaio legato dell'impianto di scarico. Le Panamera 4S e 4S Diesel si riconoscono per i tubi di scarico rotondi, la Panamera Turbo possiede terminali trapezoidali.

Filosofia di comando Porsche interpretata guardando al futuro

La nuova Panamera si caratterizza per interni completamente rinnovati. Superfici sensibili al tocco sostituiscono in molte zone i classici pulsanti; i display ad alta risoluzione si integrano nell'abitacolo. La

digitalizzazione degli interni Porsche avviata con la 918 Spyder raggiunge così nel successivo livello di sviluppo il segmento delle berline di lusso con il nuovo cruscotto Porsche Advanced a bordo della Panamera. Dalla sua posizione profonda tipica delle vetture sportive lo sguardo del guidatore non spazia solo su una vista frontale affascinante fatta di parafranghi e powerdome, bensì anche su due display da 7 pollici ergonomicamente disposti lungo l'asse visivo in modo perfetto. Al centro dei due indicatori si trova il contagiri analogico come di consueto. Il cruscotto tra guidatore e passeggero è dominato al contempo dal touchscreen da 12,3 pollici del Porsche Communication Management (PCM) di nuova generazione. Guidatore e passeggero possono configurare individualmente questo display. Naturalmente, nel PCM sono integrate funzioni come una navigazione online, le funzioni online di Porsche Connect, l'integrazione per smartphone tramite Apple CarPlay e un sistema di comando vocale che reagisce al tono di voce naturale. Dalla zona del PCM con il suo display high end ad alta risoluzione si passa armonicamente al concept black panel della consolle centrale con tecnologia «shift-by-wire» per il PDK. Un nuovo touchscreen con tasti a sfioramento nella consolle centrale garantisce un comando intuitivo di diverse funzioni. Anche le lamelle della bocchetta d'aerazione centrale sono controllate elettricamente mediante barra a scorrimento. Per i passeggeri nella zona posteriore è disponibile un black panel da 7 pollici, in combinazione con un impianto di climatizzazione a quattro zone, per il comando delle funzioni di climatizzatore e infotainment.

Inoltre, con i suoi schienali del sedile posteriore ribaltabili nel rapporto 40:20:40 (volume del vano bagagli da 495 a 1.304 litri), la Porsche Panamera è il modello più versatile e quindi più adatto all'uso quotidiano del segmento di lusso. L'esperienza di comfort della Panamera viene incrementata a un livello tutto nuovo da nuove dotazioni opzionali come il tetto panoramico chiuso, i sedili massaggianti, la luce ambiente e un sound system high end 3D di Burmester.

#### Lancio sul mercato e prezzi

La nuova Porsche Panamera si può ordinare da subito e sarà disponibile presso i concessionari dal 5 novembre 2016. I prezzi per la Panamera 4S in Svizzera partono da CHF 156.000, IVA e allestimento specifico per il Paese inclusi. La Panamera 4S Diesel ha un prezzo base di CHF 145.300 e la Panamera Turbo di CHF 208.700.

Nel Porsche Swiss Package di Panamera 4S e 4S Diesel sono comprese le seguenti opzioni senza sovrapprezzo: ParkAssistant con telecamera posteriore e Surround View, telaio pneumatico con PASM, proiettori principali a LED con PDLS+, servosterzo Plus, radio digitale e impianto BOSE. Il pacchetto completo di allestimenti per la Panamera Turbo comprende i seguenti optional senza sovrapprezzo: ParkAssistant con telecamera posteriore e Surround View, pacchetto Sport Chrono, proiettori principali a LED con PDLS+ e Matrix Beam, Adaptive Cruise Control, assistente per i cambi di corsia, servosterzo Plus e radio digitale. Inoltre, i clienti svizzeri si avvantaggiano di un prolungamento della garanzia (2 + 2).

Immagine sono disponibili sulla newsroom Porsche (<http://newsroom.porsche.com>) e per i giornalisti accreditati sul database per la stampa di Porsche (<https://presse.porsche.ch>).

Panamera Turbo: consumo medio ciclo combinato 9,4 – 9,3 l/100 km, ciclo urbano 12,9 – 12,8 l/100 km, ciclo extraurbano 7,3 – 7,2 l/100 km;  
emissioni di CO2 214 – 212 g/km; classe di efficienza energetica: G

Panamera 4S: consumo medio ciclo combinato 8,2 – 8,1 l/100 km, ciclo urbano 10,2 – 10,1 l/100 km, ciclo extraurbano 6,8 – 6,7 l/100 km;  
emissioni di CO2 186 – 184 g/km; classe di efficienza energetica: F

Panamera 4S Diesel: consumo medio ciclo combinato 6,8 – 6,7 l/100 km, ciclo urbano 7,9 l/100 km, ciclo extraurbano 5,9 – 5,8 l/100 km;  
emissioni di CO2 178 – 176 g/km; classe di efficienza energetica: E

### **Link Collection**

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/it/ppdb/2016/06/la-vettura-sportiva-tra-le-berline-di-lusso.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/7bed0f10-1469-4bb9-9c9a-23221f29d4cb.zip>