



PORSCHE



Les modèles Panamera



L'idée	6
La gamme Panamera	8
Panamera et Panamera 4	22
Panamera Diesel	26
Panamera S et Panamera 4S	28
Panamera S Hybrid	30
Panamera Turbo et Panamera Turbo S	32
Sportivité	36
Moteurs	38
Transmission	54
Châssis	62
Équilibre	76
Sécurité	78
Environnement	86
Personnalité	92
Confort	94
Teintes	124
Personnalisation	133
Enlèvement à l'usine	153
Service	154
Conclusion	156
Caractéristiques techniques	158
Index	166



L'idée

La gamme Panamera : 4 portes, 4 places, des technologies sportives repensées pour 4. Motorisation efficiente, carrosserie allégée et dynamique maximale, sans compromis côtés confort et pratique. En d'autres termes : Porsche Intelligent Performance.

La berline vue par Porsche : ni trop grande, ni trop lourde.

La gamme Panamera.

Quel message peut bien avoir à transmettre un constructeur automobile qui n'entre que pour une part infime dans la production mondiale ? Bonne question.

L'essentiel est d'aller de l'avant, de ne pas s'enfermer dans des schémas de pensée rigides. À l'image des hommes et des femmes qui vont à l'encontre des normes, des contraintes et des conventions. Des caractères forts qui ont su garder un esprit vif, ouvert et curieux.

Ainsi, le segment Premium entre dans une nouvelle dimension et affiche une légèreté inhabituelle. Un raffinement sans extravagance, loin des esprits cloisonnés et des idées reçues.

Le raffinement sans extravagance, mais avec dynamisme. Telle est notre définition du luxe. Nous l'appellerons « luxe dynamique ». Car notre volonté est tout d'abord axée sur la sportivité. Les sensations. C'est pour cela que nous construisons les modèles Panamera. Rien de plus. Rien de nouveau non plus. Du moins pour Porsche.

Il s'agissait de retrouver dans cette berline le plaisir de rouler, tout simplement, que l'on soit assis à l'avant ou à l'arrière de cette voiture qui perpétue les sensations de la conduite Porsche. Mais avec 4 portes et 4 places.

Panamera.
Panamera 4.
Nouvelle Panamera Diesel.
Panamera S.
Panamera 4S.
Nouvelle Panamera S Hybrid.
Panamera Turbo.
Nouvelle Panamera Turbo S.





Qui aime la route apprécie la beauté des voitures.

Le design extérieur.

Lors de sa conception, nous n'avons pas cherché à jouer les apprentis-rêveurs, nous nous en sommes tenus aux réalités. Réfléchir autrement n'aurait eu pour nous aucun sens, et n'aurait certainement pas abouti à une Porsche 4 places.

À quoi reconnaît-on l'ADN Porsche ? À ses proportions et à sa silhouette. Tous les modèles parlent le même langage, celui des lignes sportives des Porsche. À l'avant, les ailes sont plus hautes que le capot. À l'arrière, elles sont plus musclées. Une Porsche a toujours de la carrure. Le design des modèles Panamera répond à l'ensemble de ces critères. Il affiche à la fois son dynamisme – sans ostentation – et son élégance, sans trop en faire. Ses 5 mètres de long y sont pour beaucoup.

Les yeux, les épaules, la poupe – tout est résolument Porsche. On remarquera notamment les sorties d'air latérales en aval des roues avant, qui évoquent la Carrera GT.

Voilà pour la silhouette d'ensemble : basse, large et plutôt allongée – les proportions d'une voiture de sport, tout simplement. Un visage qui ne laisse pas indifférent.

Passons aux détails, et notamment à l'aile intégrée au hayon. Dès 90 km/h, il se déploie, comme vous l'aviez deviné. Sur les modèles Panamera Turbo, il va même un peu plus loin : il se sépare en son milieu et déploie des extensions à droite et à gauche pour se faire plus large et lutter encore mieux contre les effets de la portance sur l'essieu arrière.

Le design des jantes, fines et légères, ne laisse aucun doute et affirme d'emblée sa sportivité. Leur dimension généreuse (18 à 20 pouces) laisse entrevoir les freins, autre témoignage d'un tempérament sportif.

La prestance de ces modèles s'adaptera aux goûts de chacun au gré des 16 teintes de carrosserie : 2 unies, 9 métallisées et 5 spéciales. La Panamera Turbo S jouit par ailleurs d'une teinte supplémentaire : Gris Quartz métallisé. Et, si vous le souhaitez, vous pourrez demander d'habiller votre Panamera de n'importe quelle autre couleur, ou presque, et lui ajouter un grand choix d'options. Les pages 124 et suivantes vous en diront plus à ce sujet.

Un design évident qui ne laisse planer aucun doute. C'est une Porsche.



Une limousine n'avait aucune chance de remporter le match.

Le design intérieur.

Faire de longs et confortables trajets, sans oublier la conduite sport. Voyage d'affaire ou d'agrément, ou encore trajet quotidien, tout est possible. Mais différent de ce que vous avez pu connaître par le passé.

Le premier contact avec la Panamera est impressionnant. En montant à bord, votre regard se pose d'emblée sur la console centrale montante.

Vous admirez les 4 sièges individuels et l'espace généreux à l'arrière, avec une belle hauteur sous pavillon et suffisamment d'espace au niveau des jambes pour accueillir toutes les morphologies et préserver une agréable liberté de mouvement. Le coffre présente également un beau volume, encore plus intéressant une fois les sièges arrière rabattus.

Le contact est à gauche. Logique ! Et le tableau de bord avec compte-tours central offre une lisibilité optimale.

Les 4 sièges individuels (p. 98) offrent un grand confort et un très bon maintien latéral. La ventilation des sièges est proposée en option, en association avec les sièges chauffants. Autre particularité : l'option sièges confort à réglage électrique pour l'arrière (p. 100).



Pourquoi avoir choisi 4 sièges individuels ? Parce que nos attentes en termes de confort sont très élevées et que seul ce type de sièges peut assurer un maintien optimal dans les virages. De ce fait, la place centrale typique d'une banquette arrière a été remplacée par une console centrale.





À l'arrière de la Panamera, même le travail peut devenir un plaisir. Les différents équipements et packs optionnels vous permettront d'aménager l'espace arrière à votre guise. En optant, par exemple, pour une large console centrale, les rideaux pare-soleil pour les vitres latérales arrière et la lunette arrière, ou le Pack Luminosité arrière.

La Panamera offre de nombreuses possibilités de personnalisation avec notamment 7 teintes intérieures, 5 teintes bicolores, 2 teintes bicolores supplémentaires réservées à la Panamera Turbo S, ainsi que différents packs intérieurs optionnels incluant des éléments en bois précieux, en carbone ou en aluminium.

La Panamera est bien plus qu'une berline sportive 4 places.

Son coffre (p. 118) en est aussi la preuve. Sous son grand hayon, elle accueillera facilement les bagages de 4 personnes et pourra loger 4 valises de la gamme Porsche Design Driver's Selection, par exemple.

Rendez-vous à la page 124 pour connaître toute la gamme d'options, de teintes et de matériaux proposés pour aménager l'habitacle des modèles Panamera.

Performance et plaisir. Une alliance égoïste ? Bien au contraire.

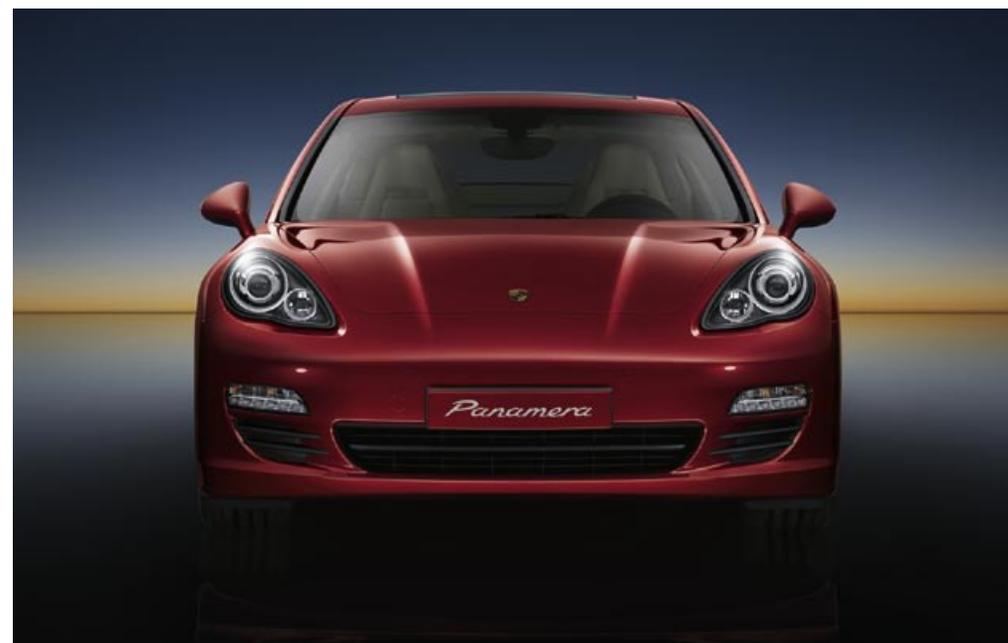
Panamera et Panamera 4.

Rien n'empêche d'être efficace, performant et de prendre les bonnes décisions tout en écoutant son cœur et en se faisant plaisir.

Aucun paradoxe à cela. Ces qualités sont parfaitement compatibles et font partie intégrante

d'un principe qui sous-tend la philosophie Porsche : l'efficacité – ou la recherche de la performance optimale plutôt que de la puissance maximale. Une démarche réfléchie qui n'exclut pas le plaisir.

Visuellement, les modèles Panamera et Panamera 4 se reconnaissent à leurs jantes « Panamera » 18 pouces, aux étriers de frein noirs, à deux sorties d'échappement simples et à l'encadrement des vitres latérales peint en noir mat.



Panamera



Panamera 4

La Panamera se distingue par des doubles lamelles noires dans les prises d'air latérales, tandis que celles de la Panamera 4 sont couleur titane.

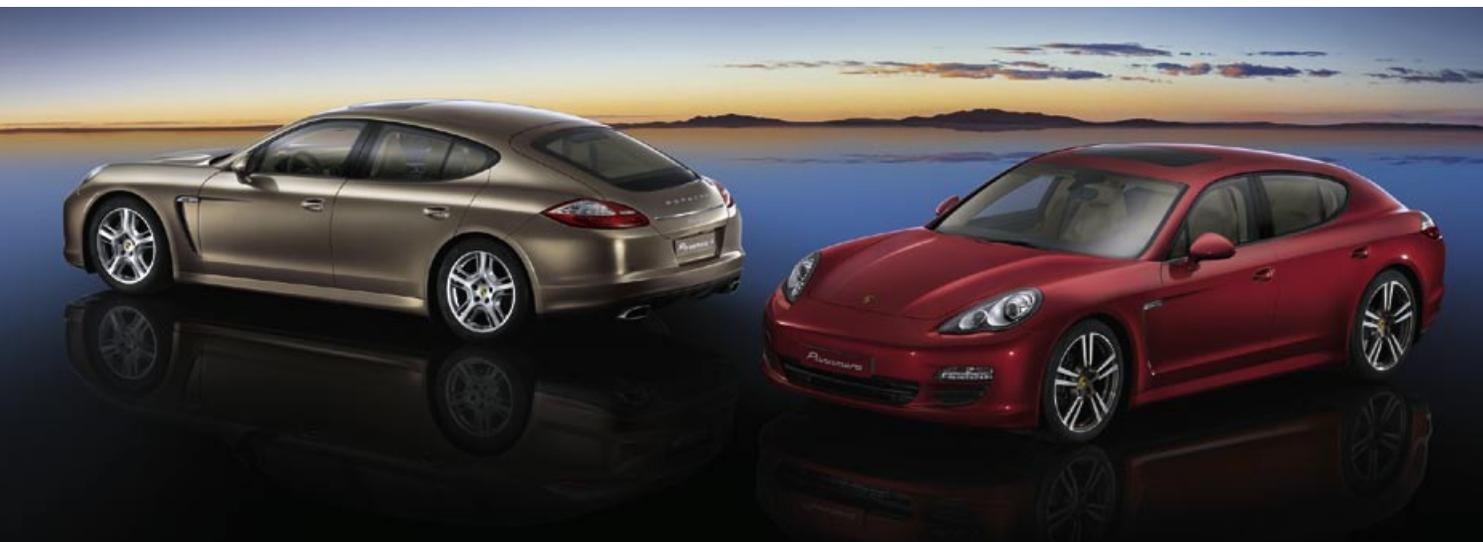
Côté puissance, les Panamera et Panamera 4 abritent sous leur capot un V6 atmosphérique de 3,6 l de cylindrée avec injection directe d'essence (DFI, p. 51) et

le VarioCam Plus (p. 52), une dotation d'origine. Ce moteur performant et dynamique développe 300 ch (220 kW) et un couple de 400 Nm.

Pour transmettre cette puissance au train arrière, la Panamera utilise une boîte mécanique à 6 rapports. La boîte Porsche

Doppelkupplung (PDK, p. 56) à 7 rapports avec fonction Stop-Start (p. 50) est disponible en option. Le changement des rapports est alors ultrarapide et quasiment sans rupture du couple – pour une performance et un confort élevés ainsi qu'une consommation réduite.

Panamera/Panamera 4 : consommation (en l/100 km) cycle urbain 16,4–12,7 · cycle extra-urbain 7,8–6,9 · cycle mixte 11,3–9,3 ; émissions de CO₂ 265–218 g/km



Panamera 4 équipée de jantes « Panamera Design » 19 pouces, Panamera équipée de jantes « 911 Turbo II » 20 pouces

Sur la Panamera 4, la transmission aux 4 roues motrices est assurée par le système Porsche Traction Management (PTM, p. 60) d'origine, secondé par la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports avec fonction Stop-Start, également de série.

Les deux modèles bénéficient en version d'origine d'un châssis à ressorts hélicoïdaux au réglage sportif qui offre un très bon confort. Sont disponibles en option : le système Porsche

Active Suspension Management (PASM, p. 66) ou la suspension pneumatique adaptative avec PASM.

Le système Porsche Stability Management (PSM, p. 70), qui régule automatiquement la stabilité dynamique du véhicule, fait partie des équipements de série. Il procure une motricité et une sécurité accrues.

Le tout pour un poids total d'environ 1 730 kg. Le plaisir est au rendez-vous.

La preuve : la Panamera accélère de 0 à 100 km/h en 6,8 secondes et revendique une vitesse de pointe de 261 km/h. Avec l'option PDK, le sprint de 0 à 100 km/h ne prend que 6,3 secondes et la vitesse de pointe s'établit à 259 km/h. La Panamera 4, quant à elle, franchit le 0 à 100 km/h en 6,1 secondes et atteint une vitesse maximale de 257 km/h.

Côté intérieur, l'habitacle offre un confort élevé et un espace généreux. Les 2 sièges individuels arrière sont rabattables, entièrement ou de manière fractionnée, pour libérer un espace de rangement allant jusqu'à 1 263 l. La climatisation automatique est de série. Les sièges partiel cuir sont proposés dans 3 teintes intérieures. Les bandes latérales des dossiers, les assises, les poignées de porte ainsi que les accoudoirs de porte et de console centrale sont habillés de

cuir estampé. Le levier de vitesse/sélecteur et la couronne du volant sont en cuir lisse.

Vous serez séduit par le volant sport, les fonds de compteur et les baguettes décoratives intérieures en Noir, finition brillante.

En version d'origine, les deux modèles sont équipés du système audio CDR-31 avec écran tactile en couleur de 7 pouces (p. 102). Si vous le souhaitez, vous pourrez commander en option le système Porsche

Communication Management (PCM, p. 102) avec module de navigation. Tous deux peuvent être associés à des systèmes haute fidélité comme le BOSE® Surround Sound-System (p. 108) ou le Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 110).

Confortables, luxueux et adaptés aux longs parcours, les modèles Panamera et Panamera 4 symbolisent l'alliance parfaite entre le monde du sport et de la raison. Des Porsche pur-sang.



Intérieur de la Panamera en cuir Beige Louxor

**Il existe bien des façons d'avancer dans la vie.
Dont une, très sportive.**

Nouvelle Panamera Diesel.

Il y aura toujours des sceptiques : « Des moteurs diesel dans des voitures de sport ? Ça n'a pas de sens ! » Sport et économie seraient donc inévitablement antinomiques ?

Nous préférons nous inscrire en faux contre ces idées préconçues. Cela nous a même stimulés. Le défi était intéressant : allier berline haut de gamme et technologie Diesel, pour être naturellement efficace sur les longs trajets.

Comment est-ce possible ? Par un exploit qui ne laisse pas de place au doute : un moteur diesel V6 de 3,0 l suralimenté, avec turbine à géométrie variable, qui développe 250 ch (184 kW) pour une vitesse de pointe à 242 km/h et un couple maximal de 550 Nm.

Tout ceci grâce à un rendement moteur exemplaire lié au système d'injection directe à rampe commune dont la pression monte jusqu'à 2 000 bars. Les injecteurs sont à commande piézoélectrique pour permettre une combustion multi-injection efficace, et la consommation de la Panamera Diesel, mesurée selon les normes européennes, se limite ainsi à 6,5 l/100 km.

La Panamera Diesel affiche les mêmes signes extérieurs que la Panamera. Seule différence : le monogramme « diesel » sur les portes avant. À l'intérieur également, elle ressemble à son aînée.

Elle dispose en revanche de série d'une boîte Tiptronic S à 8 rapports pour transmettre en toute harmonie couple et puissance au train arrière. Le 100 km/h départ arrêté est abattu en 6,8 s et la vitesse de pointe atteint 242 km/h. Les rapports peuvent être passés en mode automatique ou manuel au moyen des 2 commandes ergonomiques du volant sport ou du sélecteur.

Pour rendre ce modèle encore plus sportif en appuyant sur une simple touche, vous pouvez opter pour le Pack Sport Chrono Plus (voir p. 72 ; uniquement en association avec l'option PCM, p. 102).

Votre Porsche aura alors une sonorité sportive, sans perdre pour autant en sobriété.



Panamera Diesel équipée de jantes « Panamera Turbo » 19 pouces



Intérieur de la Panamera Diesel en Noir avec Pack intérieur Aluminium brossé

Panamera Diesel :
consommation (en l/100 km) cycle urbain 8,1 · cycle extra-urbain 5,6 · cycle mixte 6,5 ;
émissions de CO₂ 172 g/km

4 portes.**Une voiture de sport classique.****Panamera S et Panamera 4S.**

Évidemment, vous pourriez choisir une berline ou un break sport. Mais si vous optiez pour une Porsche 4 places – comme la Panamera S ou Panamera 4S, par exemple –, dont les performances feraient envie à bien des voitures de sport biplaces ?

Signes de reconnaissance des modèles S : les jantes « Panamera S » 18 pouces et

les étriers de frein couleur aluminium, les sorties d'échappement doubles de forme ronde, les encadrements des vitres latérales couleur chrome et le fond du compte-tours couleur Gris Argent.

La Panamera S se distingue par des doubles lamelles noires dans les prises d'air latérales, tandis que celles de la Panamera 4S sont couleur titane.

Côté puissance : les deux modèles sont mus par un moteur V8 atmosphérique de 4,8 l de cylindrée qui développe 400 ch (294 kW) et un couple de 500 Nm. Cette puissance est transmise aux roues arrière par une boîte mécanique à 6 rapports de série sur la Panamera S. La boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports est proposée en option. Elle est d'origine sur

la Panamera 4S et associée à la transmission intégrale Porsche Traction Management (PTM, p. 60).

Résultat : la Panamera S expédie le 0 à 100 km/h en à peine 5,6 s et sa vitesse de pointe culmine à 285 km/h. Avec l'option PDK, ce sprint ne prend plus que 5,4 s et la vitesse maximale s'établit à 283 km/h. Côté Panamera 4S : tout juste 5,0 s pour franchir le 0 à 100 km/h et une vitesse de pointe à 282 km/h.

Le châssis avec suspension à ressorts hélicoïdaux bénéficie de série du système Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 66), sur les deux modèles. Si vous le souhaitez, vous pourrez commander en option la suspension pneumatique adaptative, des jantes jusqu'à 20 pouces et un échappement sport.

Pour votre sécurité, ces deux modèles S sont munis de projecteurs Bi-Xénon de série avec réglage dynamique de la portée (p. 78). L'éclairage est ainsi plus homogène. Parmi les autres dotations d'origine : le système



Panamera 4S équipée du système d'échappement sport et de jantes « RS Spyder Design » 20 pouces

de contrôle de la pression des pneus (p. 65) et les rétroviseurs intérieur et extérieurs à réglage automatique anti-éblouissement.

Sans oublier la climatisation automatique et les sièges chauffants à l'avant (en option pour les sièges arrière). Le confort est optimal. La ventilation des sièges est proposée en option. Comme sur les Panamera et Panamera 4, les modèles S arborent des sièges partiel cuir.

En version d'origine, les Panamera S et 4S sont dotées du système audio CDR-31 avec écran tactile en couleur de 7 pouces. Les deux modèles peuvent recevoir différentes options comme le PCM avec module de navigation ou les systèmes haute fidélité BOSE® Surround Sound-System (p. 108) ou Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 110).

Et ce n'est qu'un premier pas dans la personnalisation de votre Panamera S ou 4S.



Panamera S

Panamera S/Panamera 4S : consommation (en l/100 km) cycle urbain 18,8–15,3 · cycle extra-urbain 8,9–7,8 · cycle mixte 12,5–10,5 ; émissions de CO₂ 293–247 g/km

**Incontestablement juste.
Car justement incontestable.**

Nouvelle Panamera S Hybrid.

Avec la Panamera, nous avons déjà franchi une étape radicale : une voiture de sport avec désormais 4 places pour voyager en tout confort. La prochaine étape consistait pour nous à allier à la technologie hybride haut de gamme un concept de base : le plaisir de la conduite Porsche. Une dynamique caractéristique de nos sportives, pour des

valeurs de consommation et d'émissions réduites. Bref : Porsche Intelligent Performance.

Qu'y a-t-il donc de si particulier dans la nouvelle Panamera S Hybrid ? Tout d'abord bien entendu sa motorisation Parallel-Full-Hybrid : un moteur V6 de 3,0 l suralimenté et couplé à un moteur-générateur électrique.

Puissance globale 380 ch (279 kW). Couple : 580 Nm à 1 000 tr/min. La Panamera peut ainsi traverser les zones résidentielles sans rejeter d'émissions polluantes grâce à sa fonction E-Boost qui prend le relais du moteur thermique, ou encore filer sans bruit en mode Croisière. Pour en savoir plus, rendez-vous à la page 46.

La transmission aux roues arrière est assurée par une boîte Tiptronic S à 8 rapports avec une grande réactivité et bien entendu un grand confort. Les 7^e et 8^e rapports sont des rapports longs, plus spécialement prévus pour réduire la consommation sur autoroute.

Quelques chiffres encore : accélération de 0 à 100 km/h en 6,0 s, vitesse de pointe de 270 km/h pour une consommation relativement faible de 7,1 l/100 km.

À l'intérieur comme à l'extérieur, la Panamera S Hybrid est pratiquement identique à la Panamera S, exception faite des monogrammes « hybrid » sur les portes, le hayon et le compte-tours.

Ce nouveau modèle comporte de série les phares Bi-Xénon avec réglage dynamique de la portée, les jantes « Panamera S » 18 pouces dotées du système



Intérieur de la Panamera S Hybrid en cuir bicolore Noir et Gris Platine, avec Pack intérieur Aluminium brossé

de contrôle de la pression des pneus (TPM, p. 65), les rétroviseurs intérieur et extérieurs avec fonction anti-éblouissement automatique, les sièges chauffants à l'avant, ainsi que la suspension pneumatique adaptative avec PASM, le servotronic (p. 64) et l'essuie-glace arrière.

À l'intérieur, l'écran couleur TFT de l'instrumentation affiche les flux d'énergie du système hybride. Si le véhicule est équipé de

l'option PCM, l'ensemble des informations de la motorisation hybride pourra être affiché. Pour vous, rien ne change, vous continuez à conduire comme auparavant.

Le concept Porsche Intelligent Performance permet ainsi à la nouvelle Panamera S Hybrid d'atteindre des performances dignes d'une voiture de sport pour une consommation et des valeurs d'émissions moindres.



Panamera S Hybrid équipée de jantes « Panamera Design » 19 pouces

Panamera S Hybrid : consommation* (en l/100 km) cycle urbain 7,6 · cycle extra-urbain 6,8 · cycle mixte 7,1 ; émissions de CO₂ 167 g/km

* Mesures pour les véhicules équipés en option de pneumatiques toutes saisons 19 pouces à faible résistance au roulement (en l/100 km) : cycle urbain 7,4 · cycle extra-urbain 6,6 · cycle mixte 6,8 ; émissions de CO₂ 159 g/km.

Puissance et confort.**Un mariage parfait.****Panamera Turbo et nouvelle Panamera Turbo S.**

4 portes. 4 places. 8 cylindres. Jusqu'ici, rien de bien nouveau. L'arrivée de certains modèles Panamera a changé la donne. La Panamera Turbo et la nouvelle Panamera Turbo S incarnent ainsi le principe Porsche par excellence et réunissent toutes les caractéristiques propres

aux modèles Turbo, non pas uniquement sous le capot, mais également dans l'habitacle, et jusque dans leur équipement de série.

Côté design : jantes « Panamera Turbo » 19 pouces pour la Panamera Turbo, jantes

« 911 Turbo II » 20 pouces pour la nouvelle Panamera Turbo S, étriers de frein rouges – en toute logique –, et 2 sorties d'échappement doubles au design très turbo. Optiques : phares Bi-Xénon munis de 4 feux de jour à diodes, clignotants indépendants. Bouclier avant : entrées d'air



Panamera Turbo



Panamera Turbo S avec Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) optionnel

avec lamelles. Les sorties d'air couleur chrome des ailes, en aval des roues avant, présentent également des lamelles, 5 pour être exact. On retrouve également des lamelles, cette fois-ci en couleur titane, sur la poupe. Autre caractéristique marquante : l'aileron arrière télescopique en deux parties, en Noir sur la Panamera Turbo, en couleur carrosserie

sur la Panamera Turbo S. La Panamera Turbo S présente par ailleurs des jupes latérales nettement plus marquées et une teinte de carrosserie qui lui est réservée, le Gris Quartz métallisé.

Côté technique. Les deux modèles évoluent grâce à un V8 biturbo de 4,8 l. La Panamera Turbo développe 500 ch (368 kW)

et procure un couple maximal de 700 Nm. Le moteur de la Panamera Turbo S bénéficie d'un système de gestion électronique spécifique et d'un turbocompresseur encore plus réactif, doté d'ailettes en alliage titane-aluminium. Il fournit de ce fait 550 ch (405 kW) et 750 Nm (voire 800 grâce à l'Overboost).

Panamera Turbo/ Panamera Turbo S :
consommation (en l/100 km) cycle urbain 17,0 · cycle extra-urbain 8,4 · cycle mixte 11,5 ;
émissions de CO₂ 270 g/km

La boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung à 7 rapports (PDK, p. 56) et le Porsche Traction Management (PTM, p. 60), transmission intégrale intelligente pilotée électroniquement via un différentiel central multidisque, sont des dotations d'origine. L'équipement de série du modèle Turbo S dispose en outre des systèmes Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) et Porsche Torque Vectoring Plus

(PTV Plus, p. 68) ainsi que du système d'échappement sport et du Pack Sport Chrono Turbo (p. 74). Les écrans du tableau de bord et du PCM affichent de plus les valeurs d'accélération longitudinale et transversale*.

De série sur les deux modèles également : la suspension pneumatique adaptative avec système Porsche Active Suspension Management (PASM, p. 66).

À vous de décider, par simple pression sur un bouton, si vous préférez plus de sport ou plus de confort.

Passons aux chiffres : la Panamera Turbo couvre le 0 à 100 km/h en à peine 4,2 s et monte jusqu'à 303 km/h. La nouvelle Panamera Turbo S fait mieux encore et annonce respectivement 3,8 s** et 306 km/h.

Et côté intérieur ? Le ton reste identique. Sport et confort pour 4. L'équipement de série y est pour beaucoup : sièges confort à réglage électrique avec Pack Mémoire confort à l'avant (p. 98), mais aussi sièges chauffants à l'avant et à l'arrière. Également de série : l'intérieur tout cuir en cuir lisse et, pour la Panamera Turbo, le Pack intérieur Bois Ronce de Noyer. La dotation de série du modèle Panamera Turbo S



Intérieur bicolore de la Panamera Turbo S en Gris Quartz et Crème



Panamera Turbo et Panamera Turbo S

comprend le Pack intérieur Bois Betula Anthracite, l'écusson Porsche en relief sur les sièges avant et les baguettes de seuil de porte avec monogramme « turbo S ». En exclusivité pour ce même modèle, vous avez par ailleurs le choix entre deux intérieurs bicolores (Gris Quartz et Crème*** ou Noir et Crème).

mais vous lui préférerez peut-être l'option Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 110).

Les modèles Panamera Turbo : confort et sport embarqués dans une même aventure, l'aventure Porsche. Inhabituel pour certains, très attendu par les habitués de la marque.

Enfin, le PCM avec module de navigation est associé de série sur les deux modèles au BOSE® Surround Sound-System (p. 108),

* Disponibilité prévue au plus tôt en octobre 2011.

** Avec touche SPORT PLUS activée.

*** Disponibilité prévue au plus tôt en septembre 2011.



Sportivité

Vous connaissez déjà cette sensation : un peu de pression supplémentaire vous permet réaliser de belles performances, mais... vous donnez le meilleur de vous même quand le plaisir est au rendez-vous.

Modèles essence, diesel, hybride. Les possibilités sont variées. L'objectif, lui, est unique : le plaisir de conduire une Porsche.

Les moteurs.

Les adeptes de berlines haut de gamme ne semblent avoir qu'une seule préoccupation : la chasse au bruit dans l'habitacle. Ne pas entendre le moteur. Et vous, quelle importance attachez-vous au moteur ? La question ne se pose même pas. Comme nous, cette sonorité vous stimule. Elle confirme clairement la filiation des modèles Panamera.

Et côté environnement ? Ici, les faits priment, avec des moteurs à haut rendement et des consommations en baisse. Avec également des performances élevées pour des besoins énergétiques et des rejets de CO₂ moindres.

Un résultat rendu possible grâce à des technologies telles que l'injection directe essence (DFI) ou

diesel, la motorisation Parallel-Full-Hybrid, le VarioCam Plus ou le calage variable des arbres à cames, la recirculation des gaz d'échappement et la fonction Stop-Start automatique. Grâce à la conception allégée, les moteurs ont encore gagné en légèreté et en rigidité. Avantage : une consommation en baisse et une durée de vie plus longue.



Moteur V8 biturbo

- | | | |
|--|--------------------------------|---|
| 1. Système d'admission | 8. Arbre à cames d'admission | 16. Échangeur thermique huile/eau |
| 2. Pompe haute pression | 9. Arbre à cames d'échappement | 17. Compresseur de climatisation |
| 3. VarioCam Plus (régulateur à ailettes) | 10. Soupape | 18. PDCC/Pompe de direction assistée |
| 4. Chaîne duplex | 11. Pistons (non visibles) | 19. Pompe à eau (au second plan) |
| 5. Rampe d'injection haute pression | 12. Bougie | 20. Courroie Poly-V |
| 6. Injecteur (non visible) | 13. Collecteur d'échappement | 21. Corps de papillon des gaz/accélérateur électronique |
| 7. VarioCam Plus (poussoirs avec compensation du jeu de soupape) | 14. Turbocompresseur | |
| | 15. Filtre à huile | |

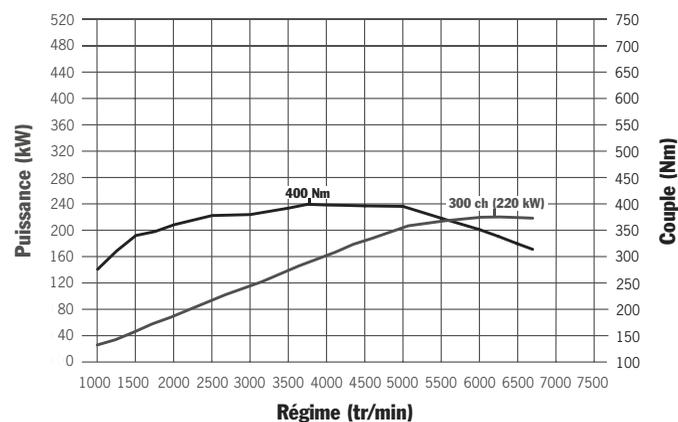




Moteur V6

Le moteur V6.

Les modèles Panamera et Panamera 4 abritent sous leur capot un V6 atmosphérique de 3,6 l, de conception allégée. Dérivé d'un V8, ce moteur possède un arbre d'équilibrage qui limite ses vibrations afin d'assurer un niveau sonore réduit. L'injection directe d'essence (DFI) et le VarioCam Plus, ainsi que la lubrification à carter sec font partie de l'équipement de série. Venons-en aux chiffres : 300 ch (220 kW) à 6 200 tr/min, pour un couple maximal de 400 Nm à 3 750 tr/min.



Panamera et Panamera 4 : 300 ch (220 kW) à 6 200 tr/min, 400 Nm à 3 750 tr/min

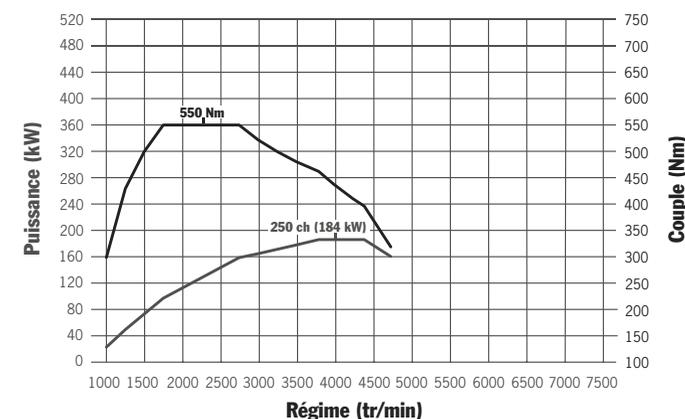
Panamera/Panamera 4 : consommation (en l/100 km) cycle urbain 16,4–12,7 · cycle extra-urbain 7,8–6,9 · cycle mixte 11,3–9,3 ; émissions de CO₂ 265–218 g/km

Le moteur de la nouvelle Panamera Diesel.

La nouvelle Panamera Diesel est animée par un V6 turbo diesel de 3,0 l. L'injection directe du carburant est de type « common-rail » (par rampe commune), et peut atteindre une pression maximale de 2 000 bars. Le mélange air-carburant plus efficace confère ainsi plus de dynamisme à la voiture. Le turbocompresseur

est muni d'une turbine à géométrie variable (VTG). À leur entrée, les gaz d'échappement sont entraînés plus ou moins vite vers la turbine par des ailettes mobiles afin d'obtenir une compression comparable à la fois à celle d'un turbocompresseur de petite taille (grande réactivité) comme de grande taille (débit plus élevé) et, en conséquence, un meilleur taux de remplissage des cylindres. Résultat : 250 ch (184 kW), pour

un couple maximal de 550 Nm. L'accélération de 0 à 100 km/h est expédiée en 6,8 s. Le couple maximal se situe alors déjà entre 1 750 et 2 750 tr/min. La vitesse de pointe monte jusqu'à 242 km/h.



Panamera Diesel : 250 ch (184 kW) entre 3 800 et 4 400 tr/min, 550 Nm entre 1 750 et 2 750 tr/min

Panamera Diesel : consommation (en l/100 km) cycle urbain 8,1 · cycle extra-urbain 5,6 · cycle mixte 6,5 ; émissions de CO₂ 172 g/km



Le moteur V8.

Les modèles Panamera S et Panamera 4S bénéficient d'un V8 atmosphérique de 4,8 l à injec-

tion directe d'essence (DFI), équipé du VarioCam Plus et d'un collecteur d'admission variable. Il développe 400 ch (294 kW) à 6 500 tr/min et présente un

couple maximal de 500 Nm entre 3 500 et 5 000 tr/min.

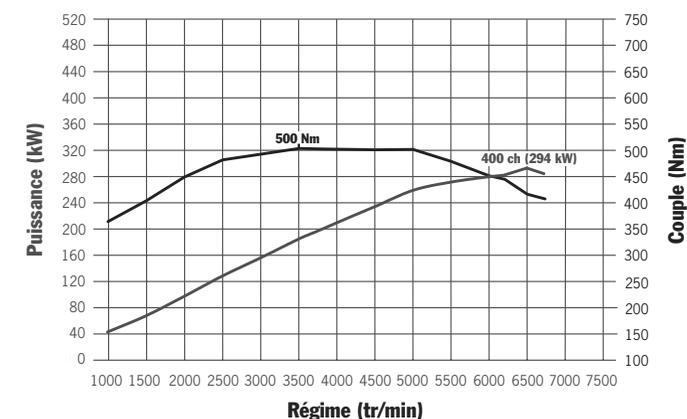
Ce moteur en alliage léger possède des pistons en aluminium

moulé, une culasse monobloc en aluminium et un système de lubrification à carter sec intégré qui assure une bonne répartition de l'huile de lubrification en conduite sportive.

Équipée de la boîte mécanique, la Panamera S accélère de 0 à 100 km/h en seulement 5,6 s et annonce une vitesse de pointe de 285 km/h. Avec la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) optionnelle, le 0 à 100 km/h est franchi en 5,4 s et la vitesse maximale s'établit à 283 km/h. La Panamera 4S passe de 0 à 100 km/h en 5,0 s et promet une vitesse de pointe de 282 km/h grâce à la boîte PDK et à la transmission intégrale du système Porsche Traction Management (PTM).



Moteur V8

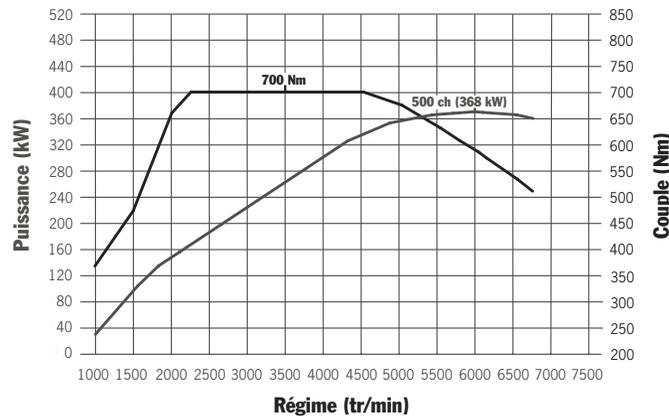


Panamera S et 4S : 400 ch (294 kW) à 6 500 tr/min, 500 Nm entre 3 500 et 5 000 tr/min

Panamera S/Panamera 4S : consommation (en l/100 km) cycle urbain 18,8–15,3 · cycle extra-urbain 8,9–7,8 · cycle mixte 12,5–10,5 ; émissions de CO₂ 293–247 g/km



Moteur V8 biturbo de la Panamera Turbo



Panamera Turbo : 500 ch (368 kW) à 6 000 tr/min,
700 Nm entre 2 250 et 4 500 tr/min

Le moteur V8 biturbo.

Il existe désormais deux variantes du moteur V8 biturbo de 4,8 l : l'une de 500 ch (368 kW) et 700 Nm pour la Panamera Turbo, l'autre de 550 ch (405 kW) et 750 Nm (800 Nm lorsque l'Overboost est activé) pour la Panamera Turbo S.

Sa conception en alliage léger avec pistons forgés et culasses monobloc en aluminium et lubrification à carter sec intégré pour une optimisation du graissage même en conduite sportive est associée à l'injection directe d'essence (DFI), au VarioCam Plus et à un système de refroidissement de l'air d'admission.

Gérée avec précision par un calculateur électronique, la puissance de la Panamera Turbo S est renforcée par 2 turbocompresseurs modifiés, dont les turbines de conception allégée, en alliage titane-aluminium, permettent d'améliorer la réactivité de

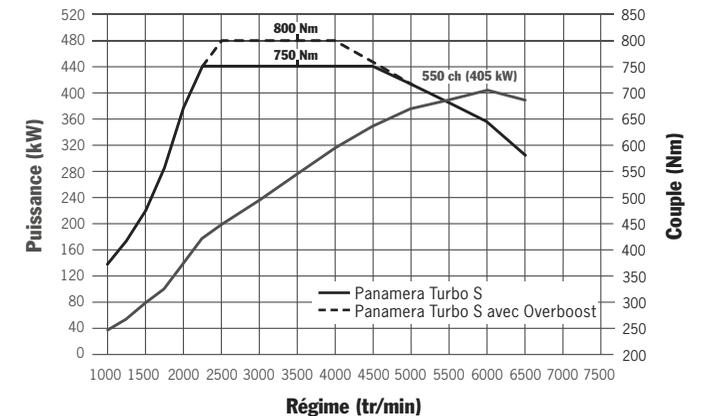
30 %. Le nouveau design du bloc moteur laisse d'ailleurs pressentir cette surpuissance : système d'admission couleur titane et insert en carbone parlent en sa faveur.

Les chiffres : vitesse de pointe de 303 km/h pour la Panamera Turbo, 306 km/h pour la Panamera Turbo S ; accélération de 0 à 100 km/h en 4,2 s pour la Panamera Turbo, et en 3,8 s pour la Panamera Turbo S (avec touche SPORT PLUS activée).

Le Pack Sport Chrono Turbo (p. 74) en option sur la Panamera Turbo et de série sur la Panamera Turbo S vous en offre encore davantage : sa fonction Overboost augmente de 10 % la pression de suralimentation en accélération plein gaz. La Panamera Turbo atteint alors ponctuellement jusqu'à 770 Nm, et la Panamera Turbo S jusqu'à 800 Nm.

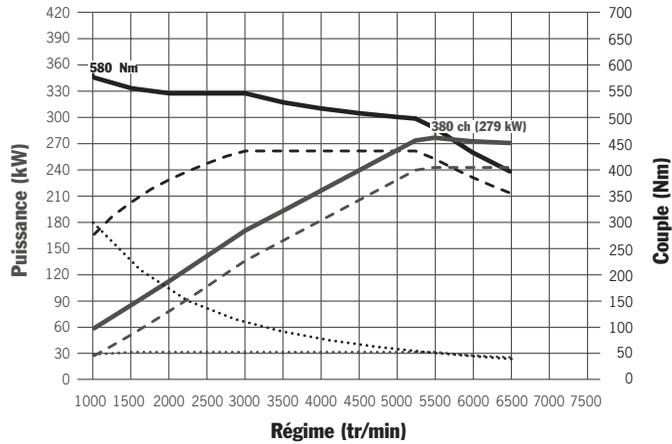


Moteur V8 biturbo de la Panamera Turbo S



Panamera Turbo S : 550 ch (405 kW) à 6 000 tr/min,
750 Nm (800 Nm avec Overboost) entre 2 250 et 4 500 tr/min

Panamera Turbo/ Panamera Turbo S :
consommation (en l/100 km) cycle urbain 17,0 · cycle extra-urbain 8,4 · cycle mixte 11,5 ;
émissions de CO₂ 270 g/km



— Ensemble des systèmes de la Panamera S Hybrid
 Moteur-générateur électrique de la Panamera S Hybrid
 - - - Moteur thermique à combustion interne de la Panamera S Hybrid

La motorisation Parallel-Full-Hybrid.

Le moteur thermique de la Panamera S Hybrid est un V6 de 3,0 l à compresseur doté de l'injection directe d'essence et d'arbres à cames à commande variable en continu. Associé à la suralimentation générée par le compresseur, ce système de régulation autorise un couple élevé de 440 Nm dès les bas régimes. La puissance moteur n'est pas en reste : 333 ch (245 kW).

Le moteur thermique est assisté à bon escient par un moteur-générateur électrique placé avant la boîte de vitesse pour fournir une puissance supplémentaire ponctuelle de 47 ch (34 kW). Ce dernier est alimenté par une batterie haute tension nickel-métal-hydrure (NiMH) logée sous le plancher du coffre.

À eux deux, ces moteurs développent une puissance maximale de 380 ch (279 kW) et un couple total de 580 Nm. Le 0 à 100 km/h de la Panamera S

Hybrid prend alors à peine 6,0 s. L'accélération peut se poursuivre jusqu'à 270 km/h. Pour une consommation de seulement 7,1 l/100 km.

L'interaction entre moteur thermique, embrayage, moteur électrique et batterie est pilotée par le module de gestion électronique du moteur. Il optimise la gestion des deux moteurs en fonction des situations grâce à un embrayage de coupure spécialement conçu à cet effet. Moteurs et embrayages sont très réactifs et tout se passe très rapidement, de manière confortable et harmonieuse. Nul besoin d'un apprentissage quelconque.

Les modes de conduite hybrides.

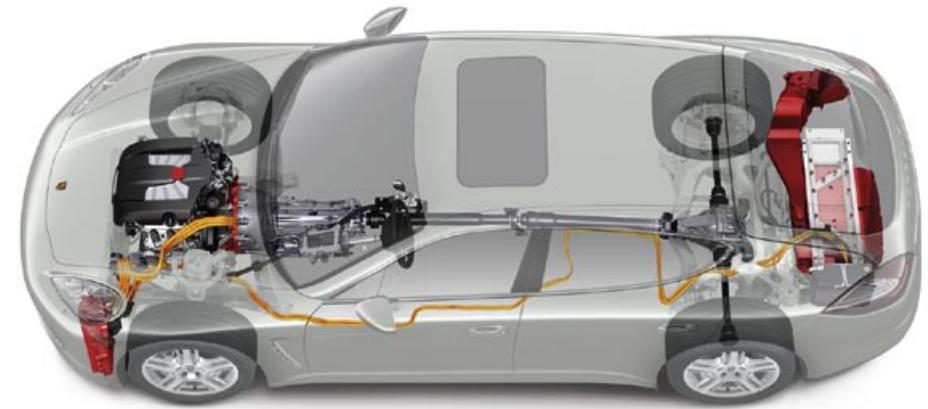
À vitesse réduite et jusqu'à 75 km/h, le moteur électrique peut, à lui seul, propulser la voiture en mode Tout-électrique. Dans les zones résidentielles, par exemple, la nouvelle Panamera S Hybrid peut ainsi rouler sans émissions et presque sans bruit. Son moteur thermique est automatiquement débrayé

de la chaîne cinématique par l'embrayage de coupure.

La touche E-Power permet d'étendre la plage du mode Tout-électrique, en ajustant la courbe de comportement de l'accélérateur pour que le moteur thermique

puisse redémarrer plus tardivement qu'en mode normal en fonction de la puissance nécessaire. La conduite en mode Tout-électrique est ainsi plus souple et confortable. L'utilisation de ce mode dépend évidemment de l'état de charge de la batterie et de sa température.

Avec la fonction E-Boost, le moteur électrique peut en outre seconder le moteur thermique, dopant ainsi la voiture, pour des accélérations plus sportives et de meilleures reprises.



Système Parallel-Full-Hybrid

Panamera S Hybrid :
 consommation (en l/100 km) 7,6 · cycle extra-urbain 6,8 · cycle mixte 7,1 ;
 émissions de CO₂ 167 g/km

* Mesures pour les véhicules équipés en option de pneumatiques toutes saisons 19 pouces à faible résistance au roulement (en l/100 km) : cycle urbain 7,4 · cycle extra-urbain 6,6 · cycle mixte 6,8 ; émissions de CO₂ 159 g/km.



La fonction Stop-Start intégrée permet de réduire la consommation de carburant. Lorsque vous arrêtez votre véhicule, le moteur thermique se coupe automatiquement. Il ne redémarre que si vous accélérez et que la puissance du moteur électrique est insuffisante.

Autre source d'économie d'énergie : la conduite en mode Croisière, c'est-à-dire en roue libre, moteur thermique automatiquement coupé. Ce mode de conduite est facilement reconnaissable : le compte-tours positionné sur READY n'indique plus le régime moteur. La motorisation hybride démontre ainsi ses talents, même hors des villes, à des vitesses pouvant atteindre les 165 km/h.

Sur la Panamera S Hybrid, certains systèmes tels que la climatisation automatique, la direction assistée et les servofreins, habituellement dépendants du moteur thermique, sont alimentés par le moteur électrique. Ils s'affranchissent ainsi du moteur à combustion pour rester disponibles en conduite Tout-électrique et en mode Croisière.

La récupération d'énergie au freinage.

Le freinage est piloté de sorte que chaque pression sur la pédale de frein permette au générateur du moteur électrique d'emmagasiner une quantité maximale de l'énergie créée par le freinage et de recharger la batterie NiMH. C'est ce que l'on appelle la récupération d'énergie. Lorsque l'action sur la pédale dépasse une certaine intensité, le système de freinage intervient.

L'affichage.

Sur le tableau de bord, la jauge E-Power indique la puissance de récupération et d'entraînement fournie par le moteur-générateur électrique, tandis que l'écran couleur TFT informe sur le type d'énergie utilisée. Si le véhicule est équipé en option du PCM, son écran présente une vue schématique de la Panamera S Hybrid et affiche le type d'énergie en cours d'utilisation et les statistiques sur la proportion de conduite sans moteur thermique.



Affichage des systèmes hybrides sur le tableau de bord



Affichage des flux d'énergie sur le PCM

La touche SPORT.

La touche SPORT, dotation d'origine sur tous les modèles Panamera, ajuste le comportement du moteur. Elle adapte également celui du châssis sur les véhicules équipés du PASM ainsi que le passage des rapports sur les modèles dotés d'une boîte PDK ou Tiptronic S (p. 72).

Fonction Stop-Start automatique (uniquement en association avec les boîtes PDK et Tiptronic S).

Arrêt... silence. Lorsque la voiture est immobilisée, par exemple à un feu rouge, le moteur est automatiquement coupé tant que vous maintenez un léger appui sur la pédale de frein. Dès que vous relâchez celle-ci, le moteur redémarre. Résultat : vous consommez moins.

Avantage : vous ne changez pas votre façon de conduire. La coupure du moteur n'a aucune

incidence sur les systèmes audio et de communication. La climatisation maintient la température préréglée. Le moteur redémarre lorsque le véhicule a besoin de plus de puissance ou que vous souhaitez augmenter la climatisation.

Sur tous les modèles de la gamme, la fonction Stop-Start peut être activée et désactivée à l'aide d'une touche. Elle est automatiquement déconnectée lorsque la température extérieure est très élevée, que la batterie est faible ou que vous gravisiez une pente très raide.

L'injection directe d'essence (Direct Fuel Injection, DFI).

Au millième de seconde près, ce système injecte le carburant directement dans la chambre de combustion grâce à des injecteurs à commande électromagnétique, et ce à une pression de 120 bars.

Les angles du jet et du cône d'injection ont été optimisés en fonction des valeurs de couple, de puissance, de consommation et d'émissions. Le mélange carburé est plus homogène, la combustion

plus efficace. Le mélange étant injecté directement dans le cylindre, le refroidissement de la chambre de combustion s'en trouve amélioré. Le taux de compression plus élevé permet d'obtenir un meilleur rendement moteur et plus de puissance.

Injection directe diesel.

Sur les Panamera Diesel, l'injection directe du gasoil est de type « common rail » (par rampe commune). La pression d'injection

monte à 2 000 bars pour mélanger efficacement air et carburant afin de rendre le moteur plus incisif. Les injecteurs à commande piézo-électrique permettent de gérer la multi-injection en toute souplesse en fonction des temps moteur et selon des dosages très précis afin que la combustion reste homogène.





Système VarioCam Plus

Le VarioCam Plus.

Le VarioCam Plus relève d'un concept deux-en-un. Il règle le calage des arbres à cames et la levée des soupapes d'admission. Entre votre style de conduite au quotidien et les sollicitations maximales parfois demandées, le VarioCam Plus sait faire la différence pour mieux s'adapter. La gestion électronique du moteur intervient discrètement. Les variations sont imperceptibles. Résultat : une accélération spontanée et un niveau sonore très faible.

Dans les plages de régime intermédiaires et à faible charge, le système raccourcit la course des soupapes et avance leur ouverture afin de diminuer la consommation d'essence et les émissions – tout en optimisant le niveau sonore. C'est notamment dans la plage des bas régimes que le VarioCam Plus se montre le plus économe en carburant. Une course longue avec ouverture retardée favorise alors les couples élevés et une puissance maximale.

Quelle différence pour vous ? Des reprises incroyables et une consommation réduite. Le VarioCam Plus fait partie de l'équipement de série des Panamera, Panamera 4, Panamera S, Panamera 4S et des modèles Panamera Turbo.

Le calage variable des arbres à cames.

Dans le V6 de la Panamera S Hybrid, un régulateur variable, commandé par le module de gestion électronique du moteur, adapte en continu le calage des arbres à cames d'admission. Résultat : une puissance conséquente au moment voulu et un couple moteur élevé, dès les bas régimes. Et, surtout, une réduction de la consommation et des émissions.

Le système d'échappement allégé.

Ce système d'échappement en acier spécial assure un réchauffement rapide des pré-catalyseurs et catalyseurs et, de ce fait, un

traitement plus efficace des émissions.

Sur les modèles Panamera Turbo, il bascule automatiquement entre 2 modes : niveau sonore réduit dans les plages de bas régime et débit accru dans les plages de régimes élevés et à pleine charge.

Le système d'échappement sport.

De série sur la Panamera Turbo S : un système d'échappement sport doté de deux sorties d'échappement doubles au design turbo caractéristique. Un système d'échappement sport, avec entourage des sorties d'échappement au design spécifique, est disponible en option pour les modèles Panamera*, Panamera 4*, Panamera S, Panamera 4S et Panamera Turbo (p. 137). Une simple pression sur une touche fera ressortir une sonorité encore plus sportive.

* Disponibilité prévue au plus tôt en août 2011.



Panamera 4S dotée du système d'échappement sport

Vous préférez la répartition active à la gestion passive.

La transmission.

La boîte mécanique à 6 rapports.

La précision du travail manuel. Au départ de l'usine, les modèles Panamera et Panamera S sont équipés d'une boîte mécanique à 6 rapports au réglage sportif. L'étagement des différents rapports est optimal et la course

des rapports d'une précision maximale.

La console centrale avant montante rapproche le levier du volant. Le passage des rapports est plus rapide et plus sportif. Pour un meilleur confort, la commande de vitesse est découplée de la dynamique de la

chaîne cinématique, évitant ainsi la répercussion des vibrations au niveau du levier. Par ailleurs, le volant bimasse réduit au minimum le niveau sonore.

L'affichage du passage optimal à la vitesse supérieure favorise une réduction de la consommation.



Levier de vitesse



Boîte Tiptronic S à 8 rapports



Panamera

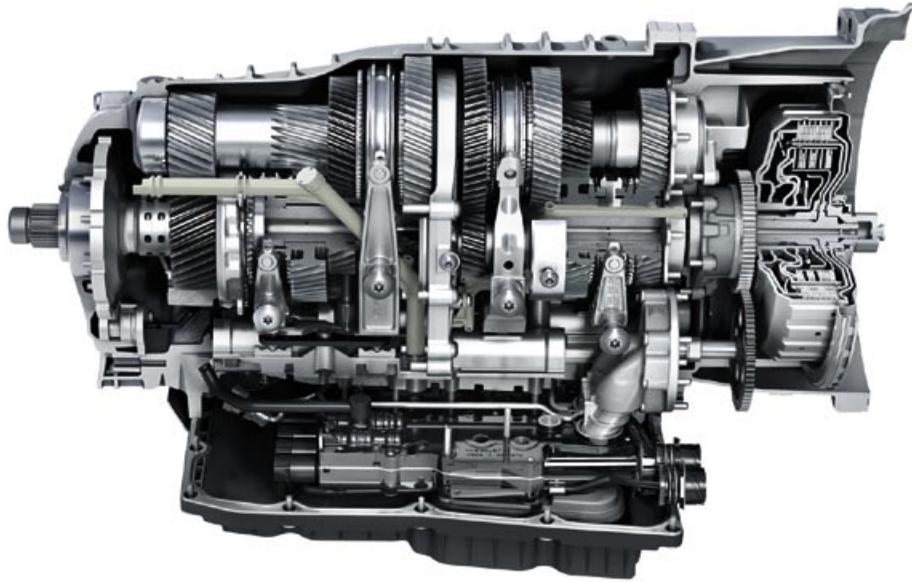
La boîte Tiptronic S à 8 rapports.

De série sur la Panamera Diesel et la Panamera S Hybrid, la boîte Tiptronic S à 8 rapports se distingue par le large étagement de ses rapports. L'avantage s'en ressent au niveau de la consommation et du confort. Sur autoroute, par exemple, plus le régime moteur est bas,

moins vous percevez de bruits mécaniques dans l'habitacle.

En mode automatique, le conducteur commande la boîte Tiptronic S en appuyant simplement sur l'accélérateur ou le frein. S'il adopte une conduite dynamique, le passage des vitesses le sera également ; s'il conduit de manière plus calme, l'enchaînement automatique des

rapports se révélera économe en carburant. Vous pouvez aussi passer les vitesses en mode manuel grâce aux deux commandes ergonomiques du volant sport ou au levier de sélecteur. Une petite pression vers l'avant et la boîte Tiptronic S passe le rapport supérieur. Pour rétrograder, il suffit de tirer la commande vers soi avec l'index.



Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK)

La boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK).

La boîte de vitesse PDK à 7 rapports est une dotation d'origine sur les modèles Panamera 4, Panamera 4S et Panamera Turbo. Elle est en option pour la Panamera et la Panamera S. Elle s'utilise en mode manuel ou automatique. Le passage des

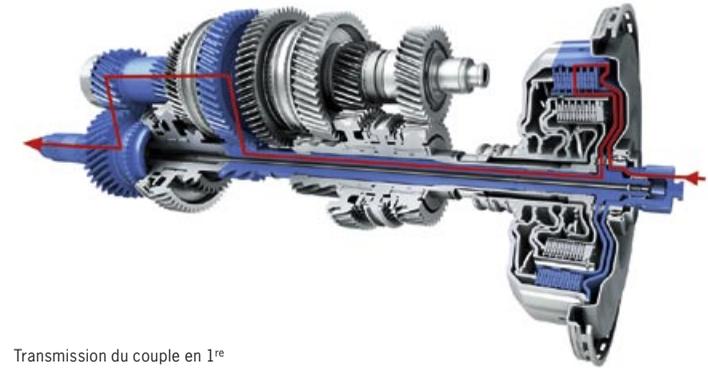
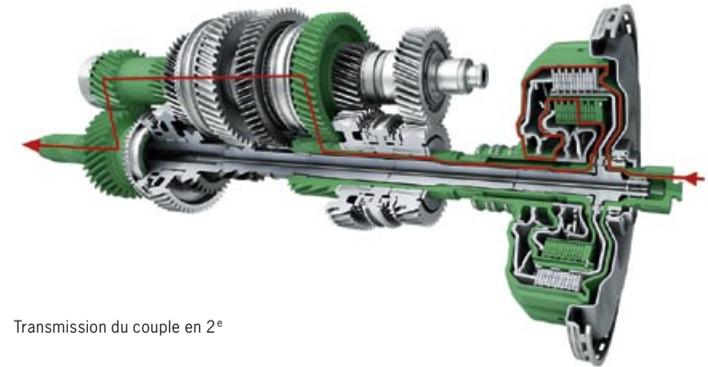
rapports est ultrarapide et sans sensation de coupure de puissance. L'étagement des 6 premiers rapports est sportif – la vitesse de pointe est atteinte en 6^e. La 7^e est un rapport long qui autorise une nouvelle baisse de la consommation et favorise les régimes bas, plus confortables, même à vitesse élevée.

La boîte PDK se compose de 2 sous-boîtes intégrées dans un même carter, qui nécessitent 2 embrayages. Ce double embrayage relie les deux sous-boîtes via 2 arbres de commande indépendants (l'arbre 1 tourne à l'intérieur de l'arbre 2, évidé à cet effet), qui transmettent le couple moteur en alternance, sans coupure de puissance.

Ainsi, le couple moteur est toujours transmis par l'une des sous-boîtes et son embrayage, le rapport suivant étant « en attente » : c'est-à-dire en partie engagé et prêt à être activé dans la seconde sous-boîte. Il sera effectivement enclenché lorsque le premier des deux embrayages s'ouvrira, alors que le second se fermera. Le tout en quelques millièmes de seconde.

Avantages de la boîte PDK : un confort de conduite élevé et des changements de rapports ultrarapides, pour une nette amélioration des accélérations et un plus grand agrément de conduite avec une dynamique et une agilité accrues. En fonction du programme choisi (touche SPORT activée ou désactivée), le changement des rapports varie de très confortable à très sportif. L'excellent rendement moteur et la présence d'un 7^e rapport plus long favorisent une plus grande sobriété et une réduction des émissions par rapport à une boîte mécanique.

Associée selon le modèle à l'option Pack Sport Chrono Plus (p. 72) ou Pack Sport Chrono

Transmission du couple en 1^eTransmission du couple en 2^e

Turbo (p. 74), la boîte PDK propose une fonction Launch Control. Cette dernière favorise les accélérations départ arrêté et rend le passage des rapports plus dynamique en mode automatique. En mode manuel, le

passage des rapports est extrêmement rapide.

PDK : une abréviation qui symbolise l'alliance réussie entre conduite sport, efficacité et confort.



Sélecteur PDK



Volant sport

En association avec la boîte PDK et le Pack Sport Chrono ou Pack Sport Chrono Turbo, le module d'airbag est surmonté d'un écran supplémentaire qui signale l'activation des fonctions SPORT, SPORT PLUS et Launch Control.

Volant SportDesign.

Le volant SportDesign à palettes est disponible en option. Il doit obligatoirement être associé à une boîte automatique PDK ou

Tiptronic S. Dans un souci d'ergonomie, les palettes en alliage léger sont judicieusement disposées derrière les branches gauche et droite du volant. Pour monter les rapports de la boîte PDK, tirez vers vous la palette droite. Pour rétrograder, procédez de même avec la palette gauche.

Ce volant se distingue par un design unique à branches doubles en partie couleur aluminium.

En association avec le Pack Sport Chrono ou Sport Chrono Turbo optionnel, ce volant comporte lui aussi un affichage supplémentaire, dans les branches gauche et droite, qui signale l'activation des fonctions SPORT, SPORT PLUS et Launch Control.

Le repère à « midi » sur la couronne du volant fait référence au sport automobile.

Volant sport et volant multifonction.

Associé à une boîte automatique PDK ou Tiptronic S, le volant sport d'origine sur les modèles Panamera, Panamera 4 et Panamera Diesel possède deux commandes ergonomiques. Une petite pression du pouce permet de passer le rapport supérieur. Pour rétrograder, il suffit de tirer la commande vers soi. Vous pouvez utiliser indifféremment la main gauche ou droite.

Même lorsque le levier du sélecteur est positionné en mode automatique, vous pouvez passer les rapports manuellement à l'aide de ces commandes ergonomiques, pour optimiser par exemple les manœuvres de dépassement. Au bout d'environ 8 secondes d'inactivité de votre part, le système repasse en mode automatique.

Le levier du sélecteur permet aussi de passer les rapports manuellement. Son utilisation très facile suit la même logique que les commandes ergonomiques :

une légère poussée vers l'avant pour monter les rapports supérieurs, une légère pression vers l'arrière pour rétrograder.

Sur demande pour les modèles Panamera, Panamera 4 et Panamera Diesel, le volant sport est également disponible en version multifonction. Autre option : le chauffage du volant. Sur les modèles Panamera S, Panamera 4S, Panamera S Hybrid, Panamera Turbo et Panamera Turbo S, le volant multifonction est de série.



Volant multifonction, Pack Sport Chrono Turbo



Volant SportDesign, Pack Sport Chrono Turbo

**Au gré de vos envies. À l'avant ou à l'arrière.
La répartition de la puissance suit le même principe.**

Le système Porsche Traction Management (PTM).

Parmi les dotations d'origine de la Panamera 4, de la Panamera 4S et des modèles Panamera Turbo : le Porsche Traction Management (PTM). Ce système consiste en une transmission intégrale active avec différentiel central multidisque piloté électroniquement, différentiel de freinage automatique

(ABD) et système antipatinage (ASR).

La répartition de la force motrice entre les trains avant et arrière – entraînés de manière permanente – est régulée par le différentiel central multidisque électronique.

Le système surveille en permanence les conditions de conduite pour réagir au plus vite aux différentes situations. Des capteurs contrôlent constamment la vitesse de rotation des quatre roues, les accélérations longitudinale et transversale ainsi que l'angle de braquage.



Transmission intégrale

Lorsque les roues arrière menacent de patiner, le différentiel central multidisque intervient immédiatement pour reporter plus de puissance sur le train avant. Simultanément, la fonction ASR empêche les roues de patiner. En courbe, le couple transmis à l'avant est calculé pour assurer un guidage latéral optimal.

Le PTM assure ainsi, en association avec le système Porsche Stability Management (PSM, p. 70) dernière génération, une répartition idéale du couple en toutes circonstances – sur longue ligne droite, en courbe serrée ou sur revêtements irréguliers. Sa fonction ABD (différentiel de

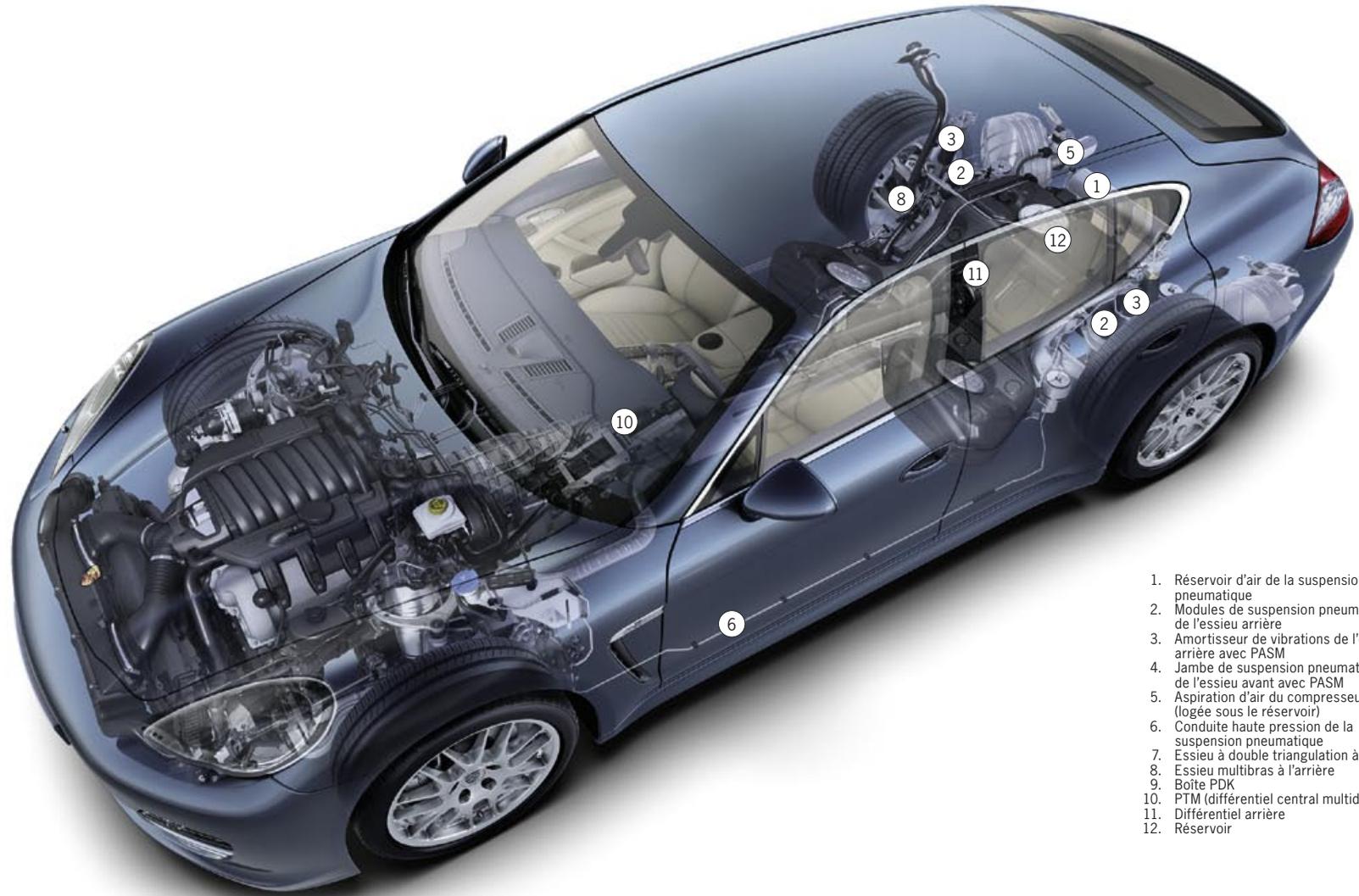
freinage automatique) renforce en outre la motricité.

À la moindre intervention des systèmes de contrôle du freinage, le PTM suspend la répartition du couple vers les roues avant afin de permettre au PSM d'intervenir séparément sur chaque roue.

**L'état des routes n'est pas de notre ressort.
Le vôtre, si.**

Le châssis.

Le maître mot : conception allégée. Gagner du poids au niveau du châssis, pour une plus grande efficacité. Le défi : comment allier les caractéristiques d'une voiture de sport avec le confort d'une berline haut de gamme ? La solution : un concept d'essieux d'avant-garde. Pour une performance optimale et une sécurité maximale. Comment conjuguer ces deux aspects apparemment opposés ? Notre réponse : des systèmes de régulation d'une grande précision, des pneumatiques performants et un système de freinage puissant.



1. Réservoir d'air de la suspension pneumatique
2. Modules de suspension pneumatique de l'essieu arrière
3. Amortisseur de vibrations de l'essieu arrière avec PASM
4. Jambe de suspension pneumatique de l'essieu avant avec PASM
5. Aspiration d'air du compresseur (logée sous le réservoir)
6. Conduite haute pression de la suspension pneumatique
7. Essieu à double triangulation à l'avant
8. Essieu multibras à l'arrière
9. Boîte PDK
10. PTM (différentiel central multidisque)
11. Différentiel arrière
12. Réservoir



Essieu avant de la Panamera Turbo



Essieu arrière de la Panamera Turbo

Les essieux.

Le train avant repose sur un essieu en aluminium à double triangulation avec cadre auxiliaire en aluminium. L'écartement important entre les bras triangulaires réduit les réactions mécaniques dans la suspension. Avantage : un guidage précis des roues, avec une extrême agilité et très peu de phénomènes parasites.

À l'arrière, nous avons opté pour un essieu multibras en aluminium. Cette conception réduit les

mouvements de tangage en accélération et en décélération.

L'omniprésence de l'aluminium contribue à réduire le poids total du véhicule et celui des masses non suspendues. Résultat : une consommation moindre et une agilité accrue.

Direction et Servotronic.

Précise et directe, typiquement Porsche : une direction assistée, à démultiplication variable. Lorsque le volant ne bouge que très peu autour de sa position

centrale, par exemple sur autoroute, la démultiplication est plus tolérante. L'agilité et la réactivité restent néanmoins à leur meilleur niveau. Plus le braquage est important, plus le rapport de démultiplication est direct. Une mesure particulièrement appréciable dans les virages serrés et pour les manœuvres de stationnement.

De série sur les Panamera S Hybrid et Panamera Turbo S et en option sur les autres modèles, la fonction Servotronic est une direction assistée asservie à la vitesse. En conduite rapide, la

direction est plus ferme pour offrir une précision de conduite maximale et un confort exceptionnel. À vitesse réduite, sa souplesse facilite la conduite en ville et les manœuvres.

Les jantes et le système de contrôle de la pression des pneus (TPM).

Les Panamera, Panamera 4 et Panamera Diesel sont chaussées de jantes « Panamera » 18 pouces, tandis que les Panamera S et 4S ainsi que la Panamera S Hybrid adoptent des jantes « Panamera S » 18 pouces. Leurs principales caractéristiques : la conception en alliage léger, le design sportif et des pneumatiques 245/50 ZR 18 à l'avant et 275/45 ZR 18 à l'arrière.

Plus puissante, la Panamera Turbo campe sur des jantes « Panamera Turbo » 19 pouces en alliage léger, une dotation d'origine. Les pneumatiques sont adaptés en conséquence : 255/45 ZR 19 à l'avant, 285/40 ZR 19 à l'arrière.

La nouvelle Panamera Turbo S est quant à elle équipée de jantes « 911 Turbo II » 20 pouces et de pneumatiques 255/40 ZR 20 à l'avant et 295/35 ZR 20 à l'arrière.

D'autres jantes de 19 ou 20 pouces sont disponibles en option (p. 138).

Des pneumatiques toutes saisons 19 pouces sont disponibles pour les modèles dotés, de série ou en option, de jantes 19 pouces. Une version optimisée, à faible

résistance au roulement, est également proposée en option. Résultat : une consommation réduite, pour un confort et des performances identiques par rapport aux pneumatiques toutes saisons 19 pouces standard.

Le système de contrôle de la pression des pneus (TPM) – en option pour les Panamera, Panamera 4, Panamera Diesel, et d'origine sur les autres modèles – signale toute baisse de pression sur l'écran de l'ordinateur de bord.



Jante « Panamera » 18 pouces



Jante « Panamera S » 18 pouces



Jante « Panamera Turbo » 19 pouces



Jante « 911 Turbo II » 20 pouces

La route vers le succès est souvent semée d'embûches.

Le système Porsche Active Suspension Management (PASM).

En option pour les Panamera, Panamera 4 et Panamera Diesel et de série sur les autres modèles, le PASM est un système électronique qui ajuste en continu et de manière active la force

d'amortissement de chaque roue en fonction de la route et du type de conduite. Objectif : réduire les mouvements de la caisse pour garantir un confort élevé aux 4 places.

Comment fonctionne-t-il ? Le conducteur choisit entre 3 programmes : Confort, SPORT ou SPORT PLUS. Des capteurs détectent les mouvements de carrosserie, par exemple lors

de fortes accélérations, de freinages appuyés, de virages rapides ou de conduite sur revêtements irréguliers. Le boîtier de commande calcule alors les conditions de conduite et régule l'amortissement en fonction du mode choisi.

Le résultat se ressent agréablement : stabilité accrue, confort plus élevé et performances maximisées.

La suspension pneumatique adaptative.

De série sur la Panamera S Hybrid et les modèles Panamera Turbo, et disponible en option pour les autres modèles de la gamme Panamera, la suspension pneumatique adaptative associée au PASM améliore la dynamique et le confort. Elle comprend la régulation de l'assiette et de la hauteur de caisse ainsi que le réglage de la suspension.

La régulation de l'assiette assure au véhicule un comportement stable, indépendamment de la répartition de la charge. Le réglage manuel de la hauteur de caisse permet de surélever le véhicule de 20 mm pour limiter le risque de talonnage, par exemple dans les entrées de garage souterrain*. À l'activation du mode SPORT PLUS, le système bascule automatiquement sur le niveau surbaissé (- 25 mm). La réduction simultanée du volume d'air de la suspension pneumatique raffermi en outre la suspension. Résultat : un châssis sport par simple appui sur un bouton.



* Ne pas utiliser le niveau surélevé sur la route, car les catadioptrés risquent d'être à une hauteur supérieure à celle autorisée.

Les exercices d'équilibre ne sont pas votre fort. Vous préférez la stabilité.

Le système Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) avec fonction Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

La stabilité d'une Porsche est excellente. Son comportement sportif et sa tenue de route précis. Cela, vous le saviez déjà.

Vous ignoriez peut-être en revanche que, pour renforcer encore la sportivité et la tenue de route tout en augmentant le confort, le système Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) couplé au Porsche Torque Vectoring Plus

(PTV Plus) est proposé de série sur la Panamera Turbo S et en option pour les autres modèles de la gamme, à l'exception des Panamera Diesel et Panamera S Hybrid.

Le PDCC est un système de stabilisation active des mouvements de roulis qui enregistre ces mouvements dès l'abord d'une courbe afin de les réduire au maximum.

Il limite en outre le tangage et le lacet de la voiture sur les revêtements bosselés. Le système repose sur des stabilisateurs actifs placés sur les trains avant et arrière. Ils génèrent les résistances adéquates pour contrer les mouvements parasites de la caisse en fonction de l'accélération transversale et des changements de direction.



Virage rapide à bord d'une Panamera S non équipée du système PDCC (représentation schématique)

Le PTV Plus associé au PDCC améliore la dynamique et la stabilité du véhicule. Il s'agit d'un différentiel à vecteur de couple et à glissement limité qui répartit de manière variable le couple entre les deux roues arrière. Selon l'angle, la vitesse de braquage, la position de la pédale d'accélérateur, ainsi que la vitesse du véhicule et sa vitesse de lacet, il freine de manière ciblée la roue arrière gauche ou droite pour optimiser la tenue de route et la précision de la direction.

En conduite dynamique, le PTV Plus freine légèrement la roue

arrière intérieure dès l'abord d'une courbe. Ce freinage s'accompagne automatiquement d'un report du couple de traction sur la roue extérieure. La force motrice de cette dernière étant plus élevée, le véhicule reçoit une impulsion supplémentaire dans la direction voulue et s'inscrit de manière plus dynamique dans la courbe.

À vitesse réduite ou moyenne, l'agilité et la précision de la conduite s'en trouvent notablement améliorées. À vitesses élevées ainsi qu'en sortie de courbe, le différentiel arrière

à glissement limité se charge en outre de renforcer la stabilité. Il améliore également la motricité des roues arrière sur revêtements irréguliers ainsi que sur route mouillée ou enneigée.

Pour vous, cela se traduit par une stabilité transversale élevée de la caisse, une motricité optimale, une agilité remarquable quelle que soit la vitesse, ainsi qu'une précision exemplaire de la direction et un équilibre parfait en changement d'appui. Sans oublier le plaisir de conduite.



Virage rapide à bord d'une Panamera Turbo équipée du système PDCC (représentation schématique)

**Même une berline connaît les lois de la physique et leurs limites.
Mais qui oserait aller jusque-là ?**

Le système Porsche Stability Management (PSM).

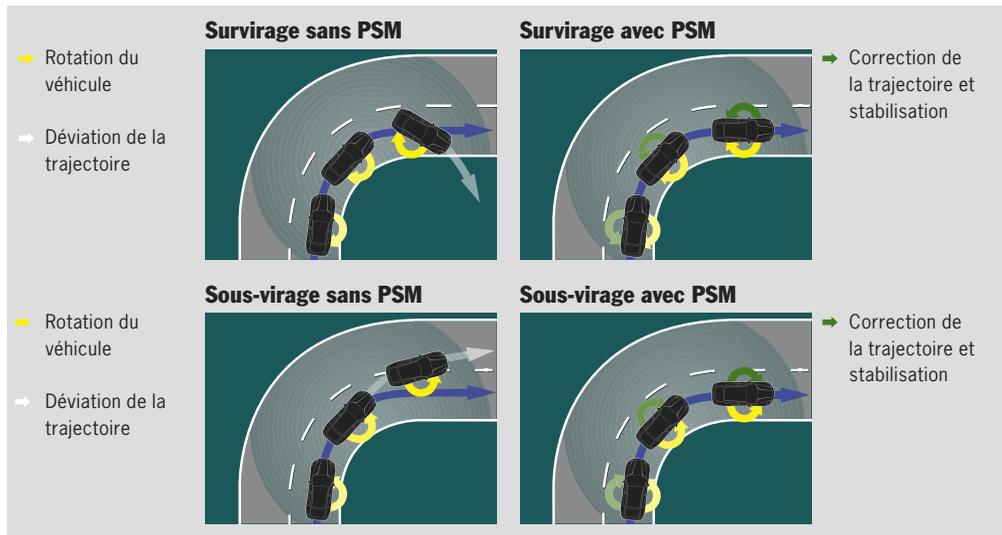
Tous les modèles Panamera sont équipés d'origine du dernier système Porsche Stability Management (PSM), qui régule automatiquement la stabilité dynamique du véhicule. Des capteurs évaluent en permanence la direction, la vitesse de lacet et l'accélération transversale du véhicule. Ces données permettent de calculer la trajectoire réelle du véhicule.

Au moindre écart, le système réagit par un freinage ciblé de chaque roue pour maintenir le cap.

Accouplé aux fonctions intégrées ABD (différentiel automatique de freinage), ASR (anti-patinage) et MSR (régulation du couple moteur), le PSM améliore également la motricité,

et par suite l'agilité, lors d'accélération sur revêtements irréguliers.

En mode SPORT PLUS, associé aux options Pack Sport Chrono Plus (p. 72) ou Pack Sport Chrono Turbo (p. 74), le PSM retarde son intervention pour laisser une plus grande marge d'action aux conducteurs sportifs.



En quête de sensations fortes ? Sachez que vous pouvez désactiver la fonction PSM. En cas de freinage appuyé entraînant une régulation ABS sur l'une des roues avant (sur les deux roues avant si le mode SPORT PLUS est enclenché), le PSM interviendra toutefois automatiquement, pour votre sécurité. Les fonctions ABS

et ABD restent activées en permanence.

Le PSM possède deux fonctions supplémentaires : le préremplissage du circuit de freinage (pour un freinage maximal plus rapide) et l'assistance au freinage (pour une décélération maximale en cas d'urgence).

Conclusion : le PSM offre une stabilité et une sécurité accrues pour une agilité exceptionnelle. Typiquement Porsche.

Tout va très vite.

Des systèmes pour optimiser la sportivité.



Touches SPORT et SPORT PLUS sur la console centrale

plus incisive. En mode automatique sur les véhicules dotés d'une boîte PDK ou Tiptronic S, le passage au rapport supérieur est retardé, et celui au rapport inférieur intervient plus tôt. Les systèmes de régulation Porsche Active Suspension Management (PASM) et Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) basculent par ailleurs en mode sport. L'amortissement se fait plus sportif et la direction plus précise pour une conduite tout en souplesse, notamment dans les courbes.

La touche SPORT.

La touche SPORT, d'origine sur tous les modèles Panamera, permet de choisir entre un réglage plus confortable ou plus sportif. Une simple pression sur la touche, et le calculateur électronique rend le moteur plus agressif. Résultat : la dynamique se fait

Le Pack Sport Chrono Plus.

Pour bénéficier de réglages encore plus sportifs, les modèles de la gamme Panamera peuvent être équipés du Pack Sport Chrono Plus optionnel (uniquement en association avec le

PCM). La Panamera Turbo reçoit en option le Pack Sport Chrono Turbo, de série sur la Panamera Turbo S (p. 74).

Ces packs regroupent le chronomètre à affichages numérique et analogique, la touche SPORT PLUS et l'affichage des performances sur le PCM.

La touche SPORT PLUS active le mode du même nom. Le système de gestion du moteur rend celui-ci plus incisif. Un régulateur du régime moteur plus exigeant intervient sur les moteurs à essence V6 et V8 (sauf sur les Panamera Diesel et Panamera S Hybrid).

Sur les véhicules équipés du PASM, celui-ci passe également en mode SPORT PLUS. L'amortissement devient plus ferme, la

direction plus précise. Sur ceux équipés de la suspension pneumatique adaptative, celle-ci bascule sur le niveau surbaissé et adopte un réglage plus ferme.

En mode SPORT PLUS, l'intervention du PSM est retardée, favorisant une meilleure dynamique longitudinale et transversale. Les virages se négocient plus facilement : le PSM autorise une conduite plus sportive, du freinage en entrée de courbe à l'accélération en sortie, notamment à de faibles vitesses, pour un plus grand plaisir de conduite.

Lorsque la fonction PSM est déconnectée, le mode SPORT PLUS accroît encore l'agilité de la voiture. Pour votre sécurité, le système reste toujours en veille afin d'intervenir automatiquement si les deux roues avant atteignent des valeurs exigeant une intervention de l'ABS.

Autre élément clé du Pack Sport Chrono Plus : le chronomètre sur le tableau de bord avec affichage



Chronomètre analogique et numérique sur le tableau de bord

analogique des heures, des minutes et des secondes écoulées. Les dixièmes et les centièmes de seconde sont présentés en mode numérique. Le chronomètre peut également indiquer simplement l'heure. Pour afficher, mémoriser et évaluer les temps au tour, le PCM (p. 102) se dote également d'une fonction d'affichage des performances. Cette fonction fournit le temps de conduite total,

le nombre de tours effectués sur le parcours actuel ainsi que le nombre de tours total et les temps réalisés. Elle indique également les meilleurs temps réalisés ainsi que l'autonomie du réservoir. Une fonction parfaitement utile au quotidien. Évaluez vos trajets quotidiens pour vous rendre au travail ou définissez des parcours de référence – et redécouvrez vos circuits préférés.

En association avec la boîte PDK, le Pack Sport Chrono Plus propose deux fonctions supplémentaires associées au mode SPORT PLUS.

Grâce à la première, la fonction Cartographie course, le temps de passage des rapports est plus court, pour toujours plus de sportivité. En mode automatique, à la moindre décélération – même à régime élevé – cette fonction enclenche automatiquement le rapport inférieur. En mode manuel, le passage des rapports est plus rapide, plus dynamique.

La seconde, la fonction Launch Control, favorise les accélérations départ arrêté. Le principe est le suivant : placez le sélecteur sur la position « D » ou « M » et appuyez sur la touche SPORT PLUS. Enfoncez la pédale de frein avec le pied gauche tout en accélérant à fond avec le pied droit. Le régime moteur monte à environ 5 500 tr/min et l'embrayage adhère légèrement.



L'afficheur PDK des volants sport, multifonction ou SportDesign (en option) affiche le message « Launch Control ». Relâchez la pédale de frein – et entrez dans la 4^e dimension. L'effet est immédiat.

Le Pack Sport Chrono Turbo.

Un seul principe prévaut pour les modèles Panamera Turbo : toujours plus de puissance. Une règle qui s'applique également au Pack Sport Chrono Turbo (en option pour la Panamera Turbo,

de série pour la Panamera Turbo S). Il enrichit le Pack Sport Chrono Plus d'une nouvelle fonction, l'Overboost, qui pousse à son comble la notion Turbo.

De quoi s'agit-il ? En pleine accélération, touche SPORT ou SPORT

PLUS activée, cette fonction augmente la pression de suralimentation jusqu'à 10 % pendant un temps limité. La suppression engendre un couple supplémentaire. Au lieu de 700 Nm, le moteur de la Panamera Turbo délivre un court instant jusqu'à

770 Nm. La Panamera Turbo S passe même brièvement de 750 Nm à 800 Nm. Le bonheur.



Équilibre

Sportivité et écologie. Deux aspects incompatibles? Bien au contraire, un défi – très sportif. Vous souhaitez préserver l'environnement – mais sans renoncer à rien, ni à la vitesse et ni à la sécurité. Est-ce vraiment une contradiction ? Pas pour Porsche.

**Personne ne vous oblige à suivre toutes les tendances.
Il y a toujours une alternative.**

Les blocs optiques.

Tous les modèles Panamera bénéficient d'une assistance à l'éclairage qui allume et éteint les feux automatiquement en fonction de la luminosité. Au départ de l'usine, les Panamera,

Panamera 4 et Panamera Diesel sont équipées de projecteurs halogènes avec réglage statique de la portée. Les autres modèles de la gamme sont dotés de projecteurs Bi-Xénon avec réglage

dynamique de la portée et lave-phares. Feux de croisement ou feux de route – l'éclairage est plus homogène. Le système comprend également une fonction d'éclairage d'accompagnement

et d'extinction automatique des feux. Ainsi, les feux de jour, les feux arrière et, le cas échéant, l'éclairage d'alentour (p. 81) s'allument automatiquement pour éclairer votre chemin dans l'obscurité.

Parmi les dotations d'origine de la gamme Panamera : les feux de jour à DEL. Sur les modèles Panamera Turbo, ils se composent de 4 diodes électroluminescentes intégrées aux phares. Sur les autres modèles, les diodes sont intégrées à l'horizontale au bouclier avant. Elles renforcent votre sécurité car elles permettent aux autres usagers de la route de mieux vous voir.

Les blocs optiques avant regroupent aussi les clignotants et les feux de position à diodes, sous forme de barrettes. Leur design est plus exclusif sur les modèles Panamera Turbo, où ils encadrent les clignotants.



Design nocturne des Panamera S, Panamera 4S et Panamera S Hybrid



Design nocturne des Panamera Turbo et Panamera Turbo S



Design nocturne des modèles Panamera



Phares directionnels du Porsche Dynamic Light System (PDLS)

D'origine sur les modèles Panamera Turbo et en option sur les autres modèles, nous vous proposons la fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS) dotée de phares directionnels. En fonction de l'angle de braquage et de la vitesse, le contrôle dynamique de faisceau fait pivoter les optiques principales, et le contrôle statique active des projecteurs supplémentaires pour mieux éclairer les virages serrés et les intersections. Vous identifiez ainsi plus rapidement le profil de la route et d'éventuels obstacles.

La fonction PDLS comporte également un système d'éclairage adaptatif permettant d'augmenter le seuil de portée maximale des feux de croisement. Elle en assure automatiquement la gestion. Pour la conduite à grande vitesse comme c'est le

cas sur autoroute, elle modifie ainsi le faisceau lumineux, dont la portée augmente pour améliorer la visibilité, mais sans risque d'éblouissement pour les véhicules circulant en sens inverse.

Le PDLS présente en outre une fonction d'éclairage par mauvais temps, qui se déclenche dès que vous allumez les feux antibrouillard. Lorsque les conditions climatiques sont particulièrement hostiles (brouillard, fortes pluies ou chutes de neige), cette fonction élargit et abaisse le faisceau des feux de croisement pour diminuer la réflexion de la lumière. L'éclairage est mieux concentré devant le véhicule et le conducteur moins ébloui.

En cas de freinage d'urgence, les feux stop adaptatifs à diodes de tous les modèles Panamera clignotent plusieurs fois par

seconde pour avertir les conducteurs qui suivent d'une situation critique.

Les véhicules équipés du Pack Mémoire conducteur ou du Pack Mémoire confort (de série sur les modèles Panamera Turbo) disposent d'un éclairage d'alentour à diodes électroluminescentes, incorporé dans les rétroviseurs extérieurs, pour éclairer l'accès au véhicule.

Les diodes sont également utilisées pour les feux arrière, le troisième feu stop intégré au hayon ainsi que les clignotants et le feu antibrouillard arrière. Les avantages sont évidents : un temps de réponse très court et une luminosité plus élevée. Cette technologie optimise la sécurité et affiche un design Porsche reconnaissable entre tous, de jour comme de nuit.

**Vous êtes forcément obligé de vous arrêter à un moment ou à un autre.
Au plus tard en arrivant à destination.**

Les freins.

Les modèles de la gamme utilisent un système de freinage avec des étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière. Les étriers des Panamera, Panamera 4 et Panamera Diesel sont noirs alors qu'ils sont de couleur aluminium sur les Panamera S, et rouges sur les modèles Panamera Turbo.

Sur tous les modèles, les disques de frein sont rainurés et ventilés pour assurer un freinage optimal, même en conditions extrêmes. Les disques avant et arrière affichent respectivement un diamètre de 360 et 330 mm sur tous les modèles, à l'exception des Panamera Turbo pour lesquels il est plus important (390 mm à l'avant et 350 mm à l'arrière).

Mieux encore : le système d'anti-blocage des roues (ABS) permet une décélération homogène et les plaquettes de frein sont équipées d'un capteur d'usure qui signale le

moment où elles doivent être changées.

Le frein de parking électrique, activable et désactivable manuellement, se desserre automatiquement au démarrage. La fonction Hill Holder facilite le démarrage en côte en évitant que le véhicule ne recule.

Les freins PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake).

Nous vous proposons en option un système de freinage déjà largement testé avec succès en sollicitation intense sur circuit : le Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Il est disponible pour les modèles Panamera Turbo exclusivement chaussés de jantes 20 pouces et pour les autres modèles de la gamme équipés de jantes 19 pouces et plus.

Les disques de frein ajourés du système PCCB affichent un diamètre de 410 mm à l'avant et de 350 mm à l'arrière sur les modèles Panamera Turbo, contre respectivement 390 et 350 mm sur les autres modèles de la gamme.

Leur faible coefficient de dilatation thermique évite les déformations lors des sollicitations extrêmes. Par ailleurs, les disques en céramique ne sont soumis à aucune corrosion et assurent un meilleur amortissement acoustique.

Ces freins répondent de façon rapide et plus précise au moindre appui sur la pédale. Lors des sollicitations extrêmes, toutes les conditions sont donc réunies pour obtenir une distance de freinage plus courte. La sécurité du freinage est par ailleurs renforcée par la haute résistance au fading des PCCB.



PCCB

Avantage décisif : ces disques de frein en céramique sont environ deux fois plus légers que les disques de frein en fonte de même type et dimension. Un facteur essentiel qui se ressent non seu-

lement sur les performances routières et sur la consommation, mais également sur les masses non suspendues et en rotation, qui s'en trouvent allégées. Résultat : une meilleure tenue de route

et un confort de conduite supérieur, notamment sur les revêtements irréguliers, pour davantage d'agilité et de maniabilité.

Il est toujours rassurant de se sentir bien protégé.

La carrosserie.

La structure allégée, qui allie aciers haute résistance, acier spécial, magnésium et aluminium, a été conçue pour réduire le poids total des véhicules tout en procurant un habitacle hyperrigide, pour une protection maximale en cas de collision. L'architecture avant est formée par une structure de longerons et de traverses qui absorbe et répartit la puissance et réduit la déformation

de l'habitacle. Le cadre auxiliaire en aluminium du train avant est à déformation programmée et renforce ainsi encore la sécurité passive. L'utilisation d'un tablier rigide réduit la déformation du plancher en cas de collision pour mieux protéger les jambes et les pieds des occupants. Des absorbeurs faciles à remplacer protègent la carrosserie des petits chocs.

Le capot avant actif.

Le capot avant actif améliore la protection des piétons. Le principe est le suivant : lorsque les capteurs logés dans le capot avant détectent le choc, le système entraîne le soulèvement du capot au niveau du pare-brise par l'intermédiaire d'un actionneur pyrotechnique. Le risque de blessures est ainsi réduit.

- Magnésium
- Aluminium
- Acier d'emboutissage
- Acier haute résistance microallié
- Acier multiphasé
- Acier au bore



Pour acquérir la sérénité, il faut savoir prendre de la distance.

Les airbags et les ceintures de sécurité.

De série, tous les modèles Panamera bénéficient d'airbags grand volume pour le conducteur et le passager avant, qui se gonflent en deux temps selon la gravité et le type de choc. En cas de choc moins important, les airbags se gonflent à une pression relativement faible (niveau 1 d'actionnement) pour limiter le risque de blessure.

L'équipement de série prévoit également des airbags genoux pour le conducteur et le passager avant et le système Porsche Side Impact Protection (POSIP). Celui-ci se compose d'airbags latéraux logés dans les sièges avant, d'airbags rideaux répartis sur l'ensemble du cadre de pavillon et les vitres latérales, des montants de pare-brise aux montants de custode, ainsi que d'une protection anti-encastrément latérale intégrée aux portes. Les airbags latéraux arrière sont disponibles en option.



Également de série : la colonne de direction déformable, les ceintures de sécurité 3 points réglables en hauteur avec limiteurs d'effort à l'avant et pré-tensionneurs à l'avant et à l'arrière.

Un capteur de retournement permet de déclencher automatiquement les airbags rideaux et les prétensionneurs de ceinture en cas de tonneau non dû à une collision.

**En tant que conducteur, vous êtes responsable de 4 personnes.
Nous, nous sommes responsables de toutes les autres.**

Porsche et l'environnement.

La protection de l'environnement.

En ces temps de débat sur les changements climatiques, et plus particulièrement sur le rôle

des émissions de CO₂, chaque constructeur se demande comment contribuer à la protection de l'environnement. Quelle réponse apporter à cette discussion ? La nôtre s'inscrit dans une

longue tradition : la recherche du rendement moteur maximal.

Depuis 15 ans, Porsche réduit les émissions de CO₂ de ses voitures de 1,7 % par an en moyenne*.

Par rapport à la puissance de nos moteurs, nous figurons parmi les constructeurs affichant les taux d'émission de CO₂ les plus faibles. Un résultat obtenu grâce au rendement élevé de nos moteurs, à la conception allégée, à l'optimisation de l'aérodynamique et aux faibles coefficients de frottement de nos voitures.

Le travail de notre département de gestion de l'environnement implanté à Weissach démontre notre forte implication dans la limitation de l'impact sur la nature. Ce service veille à assurer un équilibre parfait entre le développement de nos voitures et la protection de l'environnement. Notre objectif : réaliser des performances maximales, tout en préservant l'aspect écologique.

Les gaz d'échappement.

La gamme Panamera tire parti de l'évolution des technologies de traitement des gaz d'échappement.

Le bilan est exemplaire. Chacune dans leur catégorie, les Porsche prouvent s'il le fallait encore que même des voitures de sport puissantes peuvent avoir des taux d'émissions relativement faibles.

Nos moteurs ultramodernes y sont pour beaucoup, qu'ils soient diesel, hybrides ou à essence. La mise en température rapide des catalyseurs au premier démarrage permet à la température de fonctionnement d'être très vite à un niveau optimal pour réduire les émissions.

Sur les modèles hybrides et à essence, la régulation par sondes lambda stéréo gère la composition du mélange carburé par l'intermédiaire du système de gestion électronique du moteur et l'optimise, séparément pour chaque rangée de cylindres, afin de traiter efficacement les gaz d'échappement. Sur les moteurs V8, durant la phase de mise en température des catalyseurs, un système d'admission secondaire par compresseur injecte de l'air dans la ligne d'échappement pour accélérer son réchauffement et diminuer le niveau de pollution.

* La baisse de la consommation indiquée a été déterminée conformément au nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle) pour les différentes années-modèles et conformément aux directives européennes respectivement en vigueur.



Modèles Panamera :
consommation (en l/100 km) cycle urbain 18,8-7,6 · cycle extra-urbain 8,9-5,6 · cycle mixte 12,5-6,5 ;
émissions de CO₂ 293-167 g/km

Le système de recirculation des gaz d'échappement de la Panamera Diesel recycle une partie des gaz pour la combustion. Objectif : réduire la température maximale de combustion et, par là-même, les émissions d'oxydes d'azote. À cet égard, le catalyseur d'oxydes s'imposait comme une évidence, au même titre que le filtre à particules diesel.

En matière de réduction de la consommation, nous allons encore plus loin. Exemple : la Stop-Start automatique et la fonction récupération d'énergie électrique pour l'électronique embarquée, qui recharge la batterie principalement durant les phases de freinage. À l'accélération, au contraire, le courant de charge du générateur variable est limité et le moteur thermique n'a pas besoin de réserver autant de puissance qu'auparavant à la recharge de la batterie.

Conception allégée et recyclage.

Le gain de poids constitue depuis longtemps l'un des principaux objectifs de Porsche, pour des raisons économiques et écologiques. C'est la base, fondamentale, qui nous permet d'obtenir de faibles valeurs de consommation tout en offrant des performances exceptionnelles. L'aspect économique repose sur la présence accrue d'alliages d'aluminium et l'utilisation de polymères techniques et de tôles d'acier haute résistance, nettement plus robustes et plus légères que les tôles en acier ordinaire. La carrosserie des Panamera se compose d'environ 23 % d'alliages légers. Exemple : le capot moteur, les portes, les ailes avant et le hayon sont en aluminium. Cette conception réduit le poids et améliore par suite le bilan environnemental. Les écobilans réalisés ont permis de démontrer que le surcoût énergétique et l'augmentation des émissions générées par la fabrication de l'aluminium sont plus que compensés, après un trajet relativement court, par une réduction de la consommation en carburant.

L'aspect écologique se concentre en outre sur un choix ciblé de matériaux et technologies modernes, respectueux de l'environnement. Les matériaux allégés sont largement recyclables et l'ensemble des matériaux est identifié pour faciliter le recyclage sélectif. Pour augmenter les possibilités de valorisation, nous limitons les types de polymères et utilisons, dans la mesure du possible, des produits en matières plastiques recyclées dès lors qu'ils répondent à nos exigences élevées en termes de qualité.

Pour résumer, la gamme Panamera atteint aujourd'hui un taux de recyclage d'environ 95 %.

Porsche utilise exclusivement des peintures hydrodiluable non polluantes, qui minimisent le taux de solvants lors de la production et dans les ateliers. Bien entendu, vous ne trouverez dans les modèles Panamera aucune trace d'amiante ni de CFC, ni même de pièces dont la fabrication recourt à des CFC. Chez Porsche, le respect de l'environnement se fait en amont, dès la phase de conception et de développement.





traités à la source : les composants moteur sont plus rigides, les pièces en mouvement plus légères et les tolérances très précises – pendant toute la durée de vie de la voiture.

Entretien.

Les intervalles de maintenance espacés permettent une meilleure gestion des ressources et des pièces d'usure. Deux avantages incontestables pour vous : un gain de temps et un gain d'économie. Il en existe également un troisième, peut-être plus important encore : celui lié à la protection de l'environnement. Pour plus de précision sur les intervalles de maintenance, reportez-vous aux tarifs spécifiques.

Carburant.

Les modèles Panamera à essence ont été conçus pour rouler avec un carburant contenant jusqu'à 10 % de bioéthanol. Le moteur

diesel admet quant à lui un mélange de 7 % de biodiesel. Le bilan en CO₂ s'en trouve amélioré car ces biocarburants sont issus de matières premières végétales renouvelables qui, pour leur

propre croissance, absorbent le CO₂ présent dans l'atmosphère.

Les émissions d'hydrocarbures ont été réduites à un minimum. Un filtre à charbon actif et

le revêtement multicouche du réservoir contribuent activement à la protection de l'environnement. Tous les conduits du circuit de carburant sont en polymères multicouches, en acier ou en aluminium.

Niveau sonore.

Les modèles Panamera satisfont, sans aucun encapsulage du moteur, à toutes les réglementations en vigueur. Les bruits sont



Personnalité

Sellerie moelleuse, ambiance feutrée, carrosserie trois volumes... : des caractéristiques typiques des berlines haut de gamme. A priori à l'opposé de votre tempérament et de votre style de vie. Place à la dynamique sportive, à l'authenticité et à la personnalité.

Prendre les choses de haut, ce n'est pas votre genre.

Le confort.

L'intérieur.

Certes, l'intérieur des modèles Panamera est un peu moins discret que celui des autres Porsche. La Panamera est la première Porsche à proposer 4 vraies places (p. 100). Mais ce n'est pas la seule différence.

Premier élément marquant : la console centrale avant montante, peu caractéristique d'une berline haut de gamme. Elle signale d'emblée la sportivité. Normal, vous êtes à bord d'une voiture de sport. Les commandes sont à votre portée et vos mains passent rapidement du levier de vitesse au volant. En version d'origine, la Panamera possède un volant sport en cuir lisse. Il est réglable en hauteur et en profondeur et peut recevoir en option une fonction de chauffage.

En association avec les boîtes Porsche Doppelkupplung (PDK) ou Tiptronic S, le volant SportDesign à palettes optionnel (p. 59) rehaussera encore le design sportif intérieur.

Pour piloter facilement la plupart des fonctions audio et de communication – comme le téléphone et la navigation, si la voiture en est équipée – vous pouvez opter pour un volant multifonction (de série sur les modèles Panamera S, 4S, S Hybrid, Turbo et Turbo S) avec commandes situées sur le volant. Garni de cuir lisse, il est également proposé (fonction de chauffage incluse) dans différentes essences de bois (Ronce de Noyer, Tinéo, Betula Anthracite, Acajou Maritime) ou en carbone.

Présentés sous forme de packs intérieurs, différents matériaux et essences de bois vous offrent

de nombreuses possibilités de personnalisation. Ambiance sportive ou plutôt luxueuse, ou les deux à la fois. À vous de choisir, à partir de la page 124.

Toutes les commandes essentielles sont concentrées sur la console centrale. Les fonctions sont directes, ergonomiques et faciles à commander.

L'habitacle offre un espace généreux avec de nombreux rangements dans les contre-portes et sur la console centrale, par exemple. Ce sont les détails qui font la différence. Le porte-gobelet sur l'accoudoir central avant peut être complété, en option gratuite, par deux porte-gobelets escamotables logés au-dessus de la boîte à gants. Les deux porte-gobelets à l'arrière font partie de la dotation de série.



Intérieur de la Panamera Turbo dotée du volant multifonction et du Pack Sport Chrono Turbo



Porte-gobelet avant



Boîte à gants



Sièges confort avec appuie-tête confort à l'arrière de la Panamera Turbo (en association avec la large console centrale arrière)

Besoin de plus de rangements ? Vous pouvez opter pour une large console centrale arrière, livrée avec 2 prises 12 V ainsi que le pré-équipement pour un compartiment réfrigéré.

Le concept d'éclairage intérieur intègre une fonction de temporisation. Il comprend notamment l'éclairage des poignées de porte et des rangements avant, l'éclairage d'ambiance et celui de la zone d'accès avant, des spots de lecture et des éclairages individuels pour les 4 places, le tout dans un style esthétique.

En option, le Pack Luminosité arrière, spécialement conçu pour les places arrière, propose 2 autres spots de lecture intégrés dans la console de pavillon arrière, l'éclairage d'ambiance et l'éclairage de la zone d'accès ainsi que l'éclairage des vide-poches de porte et du coffre de rangement de la console centrale



arrière. La technologie à DEL est de rigueur, pour une faible consommation et une luminosité optimale. Concernant l'éclairage d'ambiance, les plafonniers supplémentaires au niveau des consoles de pavillon avant et arrière ainsi que les spots de lecture possèdent un variateur.

Le ciel de toit en alcantara est de série sur les modèles Panamera Turbo et en option sur le reste de la gamme.

Tous les modèles Panamera peuvent recevoir sur demande un vitrage à isolation thermique et phonique et un vitrage arrière fumé, qui vous met à l'abri des

regards indiscrets. Ces vitrages protègent aussi des rayons du soleil, tout comme les rideaux électriques des vitres latérales arrière et de la lunette arrière.



Instrumentation de la Panamera Turbo

L'instrumentation.

Cinq instruments ronds. Précision et lisibilité optimale comme seuls maîtres mots. Une unité visuelle typiquement Porsche.

L'écran TFT haute résolution de 4,8 pouces du tableau de bord affiche, entre autres, les informations de l'ordinateur de bord ou la carte du système de navigation. Il vous indiquera également les réglages du régulateur de vitesse adaptatif (en option), ou encore les divers flux d'énergie utilisés par la Panamera S Hybrid.

Le compte-tours des Panamera, Panamera 4 et Panamera Diesel adopte un fond noir. Il est Gris Argent sur les modèles S, et noir avec monogramme « turbo » ou « turbo S » sur les modèles Turbo.

Les sièges avant.

Les sièges avant avec appuie-tête intégrés procurent un confort remarquable – et assurent un maintien parfait en courbe, même en conduite dynamique.

En version d'origine, tous les modèles Panamera bénéficient de sièges entièrement électriques

avec réglage de la profondeur et de la hauteur ainsi que de l'inclinaison de l'assise et du dossier pour le conducteur et le passager avant. En option, ils peuvent recevoir le Pack Mémoire conducteur avec réglage automatique des différentes positions personnalisées mémorisées.

Plus complet, le Pack Mémoire confort pour le conducteur et le passager avant, de série sur les Panamera Turbo et Turbo S, et en option pour les autres modèles de la gamme – comprend également le réglage électrique de la colonne de direction, un support lombaire électrique à 4 niveaux, le réglage électrique de la profondeur de l'assise ainsi que la mémorisation des réglages des sièges, de la colonne de direction et des rétroviseurs. Les deux packs intègrent également l'éclairage d'alentour à diodes sur les rétroviseurs extérieurs.

Le siège passager avant peut accueillir, sur demande, un dispositif ISOFIX permettant de fixer un siège enfant (en association avec la désactivation de l'airbag).



Siège avant de série



Sièges sport adaptatifs avant

Les sièges sport adaptatifs.

Si vous aimez la conduite sportive, vous pourrez choisir des sièges sport adaptatifs, plus fermes, proposés en option pour tous les modèles Panamera. Les bandes latérales rehaussées de l'assise et du dossier renforcent le maintien latéral.

Ces sièges aux multiples réglages électriques – 18 au total – répondent à toutes vos attentes. Vous pouvez ainsi régler l'inclinaison de l'assise et du dossier, la hauteur et la profondeur du siège et de l'assise, choisir parmi les 4 niveaux de réglage du support lombaire ou encore ajuster la position de la colonne de direction.

Pour un confort maximal sur de longs trajets et un maintien optimal en courbe, les bandes latérales de l'assise et du dossier peuvent être réglées séparément. Cette option comprend également la mémorisation de la position des sièges conducteur et passager avant, support lombaire compris, ainsi que le réglage de la position du volant et des rétroviseurs extérieurs côté conducteur.

Les sièges arrière.

Caractéristique principale : 2 sièges individuels, beaucoup d'espace pour les jambes et une grande hauteur de pavillon adaptée à toutes les morphologies. Un excellent maintien latéral, même en conduite dynamique, sans altération du confort. Les deux sièges sont séparés par un accoudoir central rabattable avec compartiment de rangement. Pour libérer de l'espace de rangement ou accueillir des objets volumineux, le dossier se rabat dans les proportions 40/60. Si vous optez pour la large console centrale arrière, les deux dossiers, droit et gauche, pourront être rabattus individuellement, la console centrale restant fixe.

En option, tous les modèles Panamera peuvent recevoir des sièges confort à l'arrière, avec réglage électrique du dossier, de la profondeur de l'assise et du support lombaire. Autre atout : le siège passager avant peut être réglé depuis le siège arrière.

L'option sièges confort à l'arrière, combinée avec la ventilation des sièges arrière, est livrée avec les appuie-tête confort (p. 96). En association avec les sièges sport adaptatifs à l'avant, les sièges arrière adoptent les mêmes caractéristiques sport avec coutures modifiées et bandes latérales rehaussées.

De série sur les deux sièges arrière : le dispositif ISOFIX pour fixer un siège enfant en toute sécurité.

Sièges chauffants et sièges ventilés.

Les sièges avant des modèles Panamera S et Panamera Turbo bénéficient en version d'origine d'une fonction de chauffage pour l'assise et le dossier (en option sur les Panamera, Panamera 4 et Panamera Diesel). Sur les modèles Panamera Turbo, cette fonction s'étend également de série aux sièges arrière (en option pour tous les autres modèles de la gamme).

En combinaison avec les sièges chauffants, les sièges avant ou l'ensemble des 4 sièges peuvent s'enrichir d'une fonction de ventilation. L'aération passive des bandes latérales et l'aspiration d'air générée par la ventilation active de la garniture poreuse de la bande centrale de l'assise et du dossier éliminent la transpiration. Vous êtes toujours assis au sec, même quand il fait très chaud. Cette fonction propose 3 niveaux de réglage individuel pour le chauffage et la ventilation. Les deux fonctions peuvent être activées simultanément.



Sièges arrière

**La performance, c'est bien.
Mais de temps en temps, l'esprit a besoin de repos.**

Audio et communication.



Système audio CDR-31

Système audio CDR-31.

De série sur les Panamera, Panamera 4, Panamera Diesel, Panamera S, Panamera 4S et Panamera S Hybrid, le système audio CDR-31 et son écran tactile en couleur de 7 pouces vous permettent de commander facilement les principales fonctions et menus. Ces commandes sont également disponibles sur le

volant multifonction, si vous avez choisi cette option.

L'autoradio doté d'un lecteur CD et d'un double tuner avec fonction RDS permet de mémoriser 30 stations. La fonction Autostore et la régulation dynamique du volume asservie à la vitesse constituent les points forts de ce système audio composé de 10 haut-parleurs d'une

puissance globale de 100 W. Le CDR-31 peut également être combiné en option avec le BOSE® Surround Sound-System (p. 108) ou le Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 110, sauf sur la Panamera S Hybrid).

Un chargeur de 6 CD est disponible en option.

En option, le CDR-31 peut recevoir le pré-équipement pour téléphone mobile Bluetooth® utilisant la fonction mains-libres (Handsfree Profile – HFP).

Système Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation.

Les Panamera Turbo et Panamera Turbo S sont équipées de série du système Porsche Communication Management (PCM) disponible sur demande pour les autres modèles.



Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation

Le PCM est l'unité centrale qui commande le système audio, le système de navigation et le module de communication. Il n'en reste pas moins très simple d'utilisation.

Son large écran tactile de 7 pouces à haute résolution en constitue la principale caractéristique. Comme dans le passé, vous pouvez également le piloter à l'aide

du bouton multifonction. L'image, très bien structurée, comporte 5 lignes maximum par page.

L'autoradio propose 42 mémoires, la fonction Autostore dynamique, et un double tuner FM avec fonction RDS Diversity. Cette dernière recherche automatiquement la fréquence optimale de la station sélectionnée.

Le lecteur DVD audio pour écouter de la musique enregistrée sur CD et DVD audio est compatible avec le format mp3. Il peut également restituer les enregistrements audio des DVD vidéo. Un chargeur 6 CD/DVD intégré est disponible en option.

Côté sonorité, les Panamera, Panamera 4, Panamera Diesel tout comme les modèles Panamera S s'appuient sur 11 haut-parleurs d'une puissance totale de 235 W. Sur les modèles Panamera Turbo, le BOSE® Surround Sound-System (p. 108) de série peut même, selon la source, diffuser le son en qualité Dolby Digital 5.1. Pour une performance optimale, le PCM peut être combiné avec l'option Burmester® High-End Surround Sound-System (p. 110, sauf dans la Panamera S Hybrid).

Vous pourrez aussi opter pour un tuner TV hybride, à associer avec le PCM pour recevoir les images télévisées analogiques et numériques non cryptées.

Le module de navigation du PCM doté d'un disque dur rapide peut afficher les cartes en deux dimensions ou en perspective. Dans certaines régions, les terrains et édifices s'affichent en 3D. Le mode Splitscreen permet pour sa part de subdiviser l'écran pour afficher d'un côté la carte et de

l'autre les pictogrammes des informations routières.

Sur la Panamera S Hybrid, le PCM assure de plus une fonction essentielle : représenter sous forme graphique le fonctionnement de la motorisation hybride et des flux d'énergie. Vous savez ainsi si la voiture fonctionne en mode Tout-électrique, E-Boost, Récupération d'énergie ou Croisière. Des statistiques vous signalent également la proportion de conduite non polluante par rapport à votre temps global de conduite.

Commande vocale.

Vous souhaitez vous servir de la navigation, du téléphone ou de l'autoradio ? C'est simple, il suffit de le dire. Grâce à l'option Commande vocale, vous commandez par la voix les principales fonctions du PCM. Tout se passe oralement.

Carnet de bord électronique.

En option, le PCM peut être complété par un carnet de bord électronique qui permet d'enregistrer automatiquement les données essentielles de chaque trajet comme le kilométrage, le parcours, la date et l'heure ainsi que les adresses de départ et d'arrivée. Vous pouvez ensuite transférer les données du PCM sur votre ordinateur personnel.

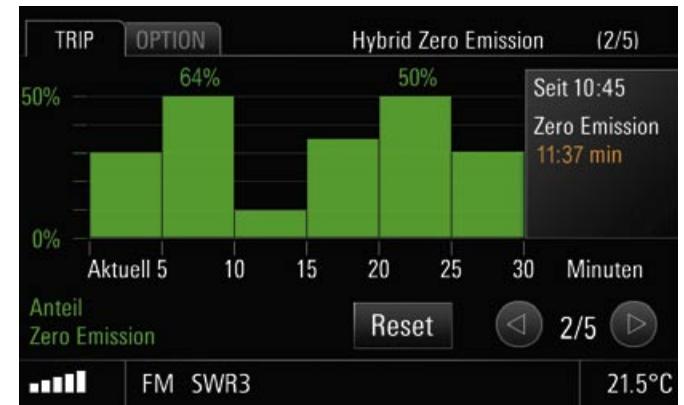
Module téléphone.

Le module téléphone GSM quadri-bande optionnel offre un confort élevé et une qualité vocale optimale. Pour téléphoner en fonction mains-libres ou à l'aide du combiné sans fil, il suffit d'insérer votre carte SIM dans le lecteur de carte intégré au PCM. Autre solution plus confortable : la connexion Bluetooth® de votre téléphone mobile via le profil SAP (SIM Access Profile). Une fois la liaison établie automatiquement, le système déconnecte l'antenne

de votre téléphone mobile et utilise l'antenne externe du véhicule afin d'économiser la batterie du téléphone mobile. Si votre téléphone mobile est compatible, le système utilise sa fonction Bluetooth® pour accéder à la fois aux numéros enregistrés sur la carte SIM et dans la mémoire interne. Tout se passe par l'intermédiaire du PCM, sans sortir votre téléphone mobile de la poche.

Le module téléphone vous permet également de connecter des téléphones mobiles Bluetooth® utilisant uniquement la fonction mains-libres (Handsfree Profile – HFP). Dans ce cas, la liaison GSM se fait via l'antenne de votre téléphone mobile. Le PCM sert tout simplement de mains-libres sans que vous sortiez votre téléphone mobile de la poche (p. 151).

Le module téléphone inclut également un combiné sans fil Bluetooth® doté d'un écran et d'un clavier pour téléphoner en toute discrétion. Il est logé dans



la console centrale et accessible depuis les places arrière. Il n'est pas compatible avec les téléphones mobiles Bluetooth®

utilisant uniquement la fonction mains-libres (Handsfree Profile – HFP).



Interface audio universelle

Pré-équipement pour téléphone mobile.

Un pré-équipement pour téléphone mobile Bluetooth® utilisant uniquement la fonction mains-libres (HFP – Handsfree Profile) est proposé en option. Lorsque vous passez ou recevez des appels via le profil HFP, le système audio ou le PCM sert tout simplement de combiné mains-libres, sans que vous ne sortiez votre téléphone mobile. Vous pilotez alors les fonctions de base du téléphone mobile via le PCM ou le CDR-31. La liaison

GSM se fait via l'antenne de votre téléphone mobile (p. 151).

Interface audio universelle.

Sur demande, nous vous livrons une interface intégrée à la console centrale avant pour connecter différents types de lecteur audio : prise AUX pour le système audio CDR-31 afin de connecter un lecteur mp3, et prise AUX et port USB pour le PCM, auquel vous connecterez par exemple un iPod®*. Le lecteur

audio externe (iPod®, clé USB, mp3) pourra être commandé aisément depuis le PCM. Pour plus d'informations, contactez le Réseau Officiel Porsche.

Module de divertissement pour places arrière.

Disponible en option au départ de l'usine via la gamme Porsche Exclusive, le module de divertissement pour places arrière se compose de deux écrans, deux lecteurs et deux casques infrarouges sans fil. Il est compatible avec tous les formats actuels (CD, DVD, mp3, etc.) et se commande confortablement depuis l'écran à commande tactile. Il permet par ailleurs de brancher simultanément deux périphériques différents (console de jeu, appareil photo numérique, etc.).

Les deux consoles d'écran garnies de cuir en couleur intérieure sont fixées au dos des sièges avant. Les deux écrans TFT 7 pouces peuvent s'incliner.

* Contactez le Réseau Officiel Porsche pour connaître les modèles iPod® compatibles.



Module de divertissement pour places arrière

Le monde vu à 360°.

Le BOSE® Surround Sound-System.

Que préférez-vous écouter à bord de votre Porsche : de la musique ou les vocalises du moteur ? Si vous hésitez encore, nous avons une réponse qui vous séduira : BOSE®.

Le BOSE® Surround Sound-System, d'origine sur les Panamera Turbo et Turbo S et en option sur les autres modèles Panamera, est à la fois compatible avec le Porsche Communication Management (PCM) et le système audio CDR-31.

Un amplificateur à 9 canaux d'une puissance nominale de 585 W ainsi que 14 haut-parleurs, dont un subwoofer actif de 200 W, vous offriront de grandes heures de musique et transformeront votre Panamera en une salle de concert. Sur la Panamera S Hybrid, le subwoofer* actif libère 160 W pour une puissance globale de 545 W.

Associé au Porsche Communication Management (PCM), le BOSE® Surround Sound-System diffuse

les enregistrements audio ou vidéo encodés au format numérique 5.1 avec une qualité exceptionnelle. Comme dans le passé, vous pouvez continuer à écouter vos musiques enregistrées sur CD conventionnels ou mp3 en qualité stéréo ou, par simple pression sur un bouton, en mode surround grâce à la technologie Centerpoint® 2 brevetée par BOSE®.

À l'aide d'un microphone, la technologie AudioPilot® Noise Compensation, également brevetée par BOSE®, mesure tous les bruits dans l'habitacle pour adapter le son et le restituer automatiquement de manière optimale. En toutes circonstances et en temps réel.

* Sur la Panamera S Hybrid, le subwoofer du BOSE® Surround Sound-System logé sous le seuil de chargement du coffre réduit le volume de celui-ci.



Grâce à son expérience et à sa place de pionnier en la matière, BOSE® a spécialement mis au point et adapté son système à l'architecture intérieure de la Panamera. Le traitement du signal, une technologie spécifiquement développée par BOSE®

pour l'industrie automobile, permet ainsi de créer un espace sonore sur mesure.

Résultat : une reproduction fidèle des sons, d'une grande précision, pure et authentique, diffusée à 360° à l'avant comme à l'arrière.

La seule chose que vous n'avez pas le droit de faire si vous êtes au volant : incliner votre siège et fermer les yeux pour vous laisser emporter par la musique.

**Vous appréciez la qualité « Made in Germany ».
Pas seulement pour les voitures de sport.**

Le Burmester® High-End Surround Sound-System.



La prestigieuse entreprise berlinoise Burmester®, l'une des plus grandes marques de systèmes haute fidélité, vient de rejoindre Weissach pour renforcer la légendaire sonorité Porsche. Le Burmester® High-End Surround Sound-System peut équiper tous les modèles Panamera, à l'exception de la Panamera S Hybrid. Disponible en option, il est compatible avec le système audio CDR-31 et le PCM.

Une première : la technologie High-End dernière génération de Burmester® appliquée à l'automobile. Un système très haut de gamme, sans compromis, d'une qualité exceptionnelle, qui vous offre un espace sonore inédit.

La collaboration étroite entre Weissach et Berlin dès la phase de conception de la Panamera a permis d'optimiser l'emplacement des enceintes spécifiques. Jamais un système de haut-parleurs à membrane de telle

envergure n'avait été installé dans un véhicule de série. Le résultat est parfait et à la hauteur des attentes.

Exprimé en chiffres, cela représente 16 canaux amplificateurs d'une puissance nominale de plus de 1 000 W, 16 haut-parleurs avec subwoofer actif et amplificateur de puissance de classe D de 300 W, plus de 2 400 cm² de membranes et des réponses en fréquences de 30 Hz à 20 kHz.

Un concept révolutionnaire. Résolument Porsche. La technologie en matière de diviseurs de fréquences est issue des systèmes Home Audio. Les filtres analogiques et numériques ont été spécialement conçus pour chaque emplacement et réglés après de longues séances d'écoute.

Des haut-parleurs à ruban AMT (Air Motion Transformer) spécialement conçus pour la gamme



Panamera permettent de retranscrire les fréquences aiguës afin de restituer un son limpide et cristallin sans distorsion. Les graves sont optimales. La définition est exceptionnelle et les impulsions précises. Résultat : un espace sonore inégalé, pur et riche, même lorsque le volume est au maximum. Une réalisation

de très haute qualité et d'un poids total remarquablement faible, grâce au savoir-faire Burmester®.

Le design élégant et pur des enceintes, avec encadrements galvanisés et griffe Burmester® pour certaines, traduit le niveau haut de gamme du Burmester® High-End Surround Sound-System.

D'une beauté rare, il offre une musicalité exceptionnelle. Typiquement Porsche.

Vous connaissez la différence entre bien-être et confort ?

Autres équipements de confort.

La climatisation.

Tous les modèles Panamera possèdent une climatisation automatique qui permet de régler séparément la température, le volume, le flux et l'orientation de l'air côtés conducteur et passager avant. Le système comporte un filtre à charbon actif qui élimine les particules, les pollens et les

mauvaises odeurs. Le système de contrôle automatique de l'air ambiant mesure en permanence la qualité de l'air, réduit le taux d'humidité et bascule automatiquement sur la fonction de recyclage si nécessaire. La climatisation automatique peut également refroidir la boîte à gants. Autre fonction : la chaleur résiduelle du moteur permet de chauffer

l'habitacle pendant une vingtaine de minutes après la coupure du moteur.

Sur demande, tous les modèles peuvent recevoir l'option de climatisation à 4 zones pour gérer séparément la climatisation à l'arrière. Le réglage de la climatisation arrière s'effectue alors en toute indépendance à partir



Buse de ventilation à l'arrière



Climatisation automatique 4 zones à l'arrière



Buses de ventilation de la console centrale



Climatisation automatique 4 zones

des places arrière comme des places avant, et séparément pour les côtés droit et gauche.

Vitrage à isolation thermique et phonique.

Tous les modèles Panamera sont livrés, de série, avec des vitres teintées thermo-isolées et un pare-brise en dégradé de gris. Toutes peuvent par ailleurs être équipées en option de verres de sécurité feuilletés thermo-isolés (à réflexion accrue des rayons infrarouges) et traités antibruit.

Pour un confort et une tranquillité plus élevés dans l'habitacle. Les deux types de verres sont également disponibles en vitrage fumé.

Vitres latérales hydrophobes.

Les vitres latérales avant des modèles Panamera bénéficient d'un traitement hydrophobe. L'eau et les salissures adhèrent moins aux vitres, offrant ainsi une vue impeccable, quel que soit le temps. (En raison de l'usure naturelle de ces surfaces, leur revêtement doit être renouvelé

de temps à autre selon les conditions d'utilisation et d'entretien.)

Essuie-glace avec capteur de pluie.

À l'avant, le système d'essuie-glace à deux vitesses avec balayage intermittent intègre un capteur de pluie automatique à plusieurs niveaux de réglage. Un essuie-glace arrière est disponible en option (il est en revanche de série sur la Panamera S Hybrid).



Image de la caméra de recul affichée sur le PCM

supplémentaires intégrés au bouclier avant. En plus de l'avertissement sonore, cette option comporte une représentation schématique du véhicule dans une vue de dessus sur l'écran central. Elle permet de mieux visualiser la distance par rapport à l'obstacle.

manœuvrer facilement en marche arrière pour se garer ou atteler une remorque. Ceci, grâce aux images et lignes de guidage projetées sur l'écran du PCM pour indiquer la trajectoire de la voiture et l'angle de braquage du volant.

un signal optique dans les rétroviseurs extérieurs, que des véhicules se rapprochent rapidement par l'arrière et le côté. Cette assistance améliore le confort et la sécurité, en particulier sur autoroute. Elle n'intervient pas sur la direction et peut être désactivée à tout moment.

Assistance angles morts.

Caméra de recul.

La caméra de recul, disponible uniquement en option et associée au PCM et à l'Assistance parking avant et arrière, permet de

L'option Assistance angles morts* surveille par des radars l'arrière de votre voiture, notamment les angles morts. Dès 30 km/h, le système vous avertit, par

* Disponibilité prévue au plus tôt en septembre 2011.

HomeLink®.

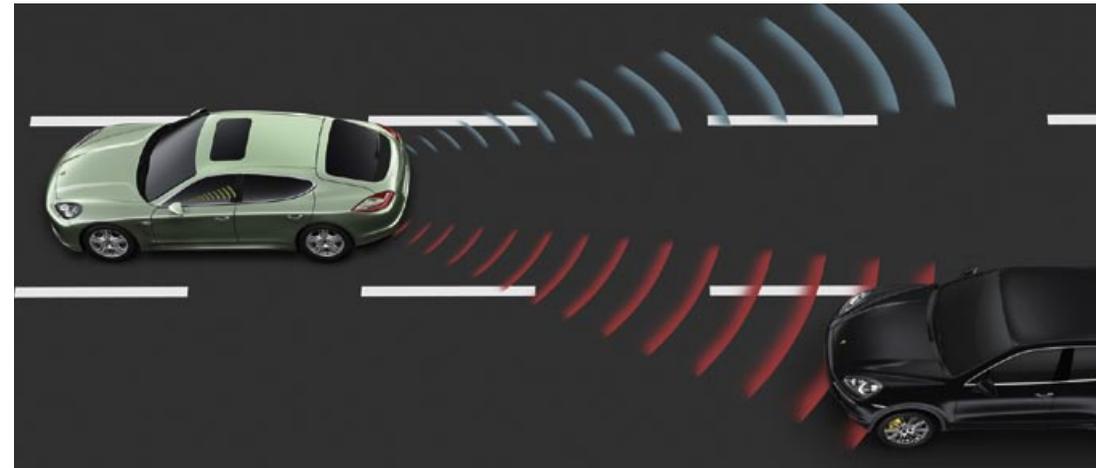
La fonction optionnelle HomeLink® est logée dans la console de pavillon. Il s'agit d'un mécanisme programmable intégré qui peut commander jusqu'à 3 portes de garage ou portails, systèmes d'éclairage ou systèmes d'alarme.

Assistance parking.

Harmonieusement intégrés dans la partie arrière de la carrosserie, les 4 capteurs de l'assistance parking sont activés dès que vous enclenchez la marche arrière. Lorsque vous êtes à proximité d'un obstacle, vous êtes averti

par un signal sonore. Une fonction qui vous assure confort et sécurité.

De série sur la Panamera Turbo et la Panamera Turbo S et proposée en option sur les autres modèles : l'Assistance parking avant et arrière avec 6 capteurs



Assistance angles morts



Régulateur de vitesse adaptatif

Régulateur de vitesse.

Pour un plus grand confort sur de longs parcours, le régulateur automatique de vitesse est livré de série. La vitesse peut être réglée entre 30 et 240 km/h par un commodo placé sur la colonne de direction.

Régulateur de vitesse adaptatif.

Ce système, disponible en option, régule la vitesse de la voiture

par rapport au véhicule qui la précède. Un radar placé dans la prise d'air centrale avant mesure la distance (jusqu'à 200 m) vous séparant de la voiture précédente. Vous avez pré-réglé votre vitesse et vous vous approchez du véhicule situé devant vous. Le radar capte ce véhicule qui roule à une vitesse inférieure.

Le système intervient alors pour réduire automatiquement votre vitesse et maintenir, par des actions en douceur sur l'accéléra-

teur et les freins, une distance de sécurité pré-réglée (ralentissement jusqu'à 3,5 m/s²). Votre voiture suit maintenant à vitesse réduite le véhicule situé devant vous. En cas de freinages successifs de celui-ci, le système réduira encore la vitesse, jusqu'à l'arrêt complet si nécessaire. Les freinages plus appuyés sont directement commandés par le conducteur.

Dès que la voie est libre, le système accélère pour rouler à la vitesse pré-réglée.

Toit coulissant/relevable.

Un toit ouvrant, coulissant ou relevable, en verre de sécurité trempé teinté, avec ciel de toit coulissant manuellement et fermeture de confort est disponible en option pour tous les modèles Panamera.

Porsche Entry & Drive.

Pour réduire au maximum l'utilisation active de la clé, Porsche propose l'option Porsche Entry & Drive (de série sur les Panamera Turbo et Turbo S). Elle est signalée par des inserts chromés sur les poignées de porte.

Effleurez la poignée, et la fonction Porsche Entry & Drive interroge le code d'accès enregistré dans la clé. Si le code transmis est correct, la voiture s'ouvre. Un démarreur électrique est associé au système.

Une fois sorti de la voiture, appuyez sur le bouton placé sur la poignée de porte et la fonction Porsche Entry & Drive verrouille le véhicule, active l'antidémarrage et bloque la colonne de direction.

Protection contre le vol.

Les modèles Panamera sont protégés au départ de l'usine par un dispositif antidémarrage à transpondeur et une alarme volumétrique à ultrasons. Le système protège l'ensemble de la voiture : les 4 portes, le hayon, le capot moteur, l'habitacle, l'allumage et, le cas échéant, l'attelage tracté. Sécurité supplémentaire : lorsque vous retirez la clé du contact, un dispositif électromécanique bloque la colonne de direction.

Pré-équipement Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)*.

Disponible en option* au départ de l'usine, ce pré-équipement est nécessaire au montage ultérieur du Porsche Vehicle Tracking System (PVTS) de la gamme Porsche Tequipment. Ce système de géolocalisation permet de retrouver une voiture volée dans un grand nombre de pays européens. Le pré-équipement comprend un câblage spécifique ainsi qu'un capteur d'inclinaison pour le système d'alarme.

* Équipement de série sur tous les modèles Panamera en France.



Toit coulissant/relevable

Espace plus que généreux à l'arrière.

Le coffre.



Coffre avec siège arrière partiellement rabattu



Coffre de la Panamera S Hybrid avec option BOSE® Surround Sound-System installée

Quatre adultes dans une voiture de sport ? Avec tous leurs bagages ? Chez Porsche, tout est possible.

Le coffre des modèles Panamera, Panamera 4 et Panamera Diesel, ainsi que Panamera S et Panamera 4S offre une contenance de 445 l. Équipé de l'option BOSE® Surround Sound-System ou

Burmester® High-End Surround Sound-System, il propose la même contenance que les modèles Turbo, soit 432 l. La Panamera S Hybrid met à votre disposition un volume de 335 l, ou 317 l si l'option BOSE® Surround Sound-System est installée*. Un volume suffisant pour accueillir 4 valises de la gamme Porsche Design Driver's Selection, par exemple, que vous pourrez coordonner sur demande avec la couleur de carrosserie de votre Panamera. Particularité : couvre-bagages souple d'origine ou rigide en option, les 4 valises se rangent toujours de manière optimale afin que vous puissiez décharger facilement chacune d'elles.

Autre atout : la hauteur inhabituelle du coffre, grâce à la grande lunette arrière et à la forme particulière du hayon. Du fait de sa large ouverture, ce dernier facilite par ailleurs le chargement.



Facteur rare sur ce segment : les sièges arrière rabattables et fractionnables. Lorsqu'ils sont entièrement abaissés, ils libèrent un volume de 1 263 l dans les modèles Panamera, Panamera 4, Panamera Diesel, ainsi que Panamera S et Panamera 4S. Les options BOSE® Surround Sound-System ou Burmester® High-End

Surround Sound-System réduisent le volume à 1 250 l – comme dans la version Turbo. La Panamera S Hybrid jouit quant à elle d'un coffre de 1 153 l, ou de 1 135 l s'il accueille le BOSE® Surround Sound-System*.

En option, vous pourrez commander un sac à skis qui viendra se placer dans la partie médiane rabattable individuellement entre les sièges arrière.

* Sur la Panamera S Hybrid, le subwoofer du BOSE® Surround Sound-System logé sous le seuil de chargement du coffre réduit le volume de celui-ci.



Coffre doté d'un couvre-bagages souple

À l'abri des regards indiscrets, vos bagages sont protégés par un couvre-bagages de série souple et amovible.

Un couvre-bagages rigide est proposé en option. Il constitue une protection supplémentaire ; il se soulève automatiquement lors de l'ouverture du hayon et peut alors être entièrement retiré.

Les deux types de couvre-bagages peuvent être complétés par un rideau pare-soleil, en option. Placé derrière les sièges arrière, celui-ci se déploie automatiquement pour vous protéger des regards indiscrets.



Coffre doté d'un couvre-bagages rigide



Rideau pare-soleil électrique pour lunette arrière





Système de transport sur toit

Hayon.

Conçu en aluminium pour réduire le poids, le hayon s'ouvre à l'aide de la télécommande ou par pression sur le bouton de la poignée. Sa large ouverture facilite le chargement. Il est doté d'un auxiliaire de fermeture électrique.

Hayon automatique.

Si vous le souhaitez, vous pourrez commander un hayon automatique à hauteur d'ouverture réglable. Pour fermer, il suffit d'appuyer sur le bouton du hayon. L'ouverture se fait à l'aide de la télécommande ou des touches situées dans l'habitacle.

Système de transport sur toit.

Une contenance de 1 263 l devrait suffire... Mais au cas où : les rails de toit intégrés vous permettront de fixer le système de transport de toit optionnel et les différents modules de support de la gamme Porsche Tequipment (porte-skis, malles de toit, etc.). Tous les éléments porteurs sont en aluminium. La charge maximale est de 75 kg.

Dispositif d'attelage.

Un dispositif d'attelage électrique optionnel (disponible pour toute la gamme à l'exception de la Panamera S Hybrid) permet de tracter sans effort de lourdes charges. Repliée, la boule d'attelage est invisible. Ce dispositif est homologué pour des charges tractées de 2 200 kg (remorque freinée) et 750 kg (remorque non freinée). Sa charge d'appui est de 100 kg maximum.



Dispositif d'attelage électrique

Il n'est pas dans vos habitudes de tout voir en noir.

Les teintes.

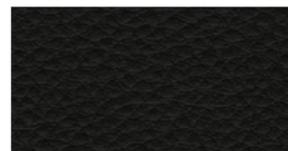
La gamme de teintes très riche proposée pour les modèles Panamera comprend au total 16 teintes extérieures dont 2 teintes unies, 9 teintes métallisées et 5 teintes spéciales. En

option, la Panamera Turbo S est également proposée en Gris Quartz métallisé. À cela viennent s'ajouter 7 teintes intérieures, 5 intérieurs bicolores pour tous les modèles, 2 intérieurs bicolores

réservés à la Panamera Turbo S, ainsi que 8 Packs intérieurs en aluminium, carbone ou bois.



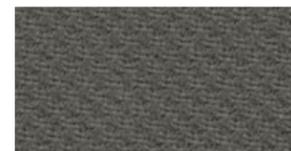
Panamera 4S

Teintes de série – Intérieur.**Simili cuir/Cuir/Vernis souple.**

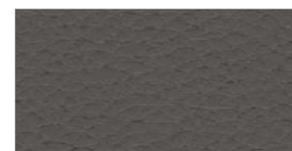
Noir

Moquette.

Noir

Ciel de toit.

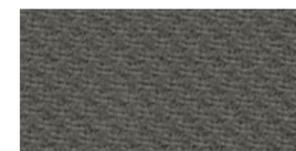
Gris Platine *



Gris Platine



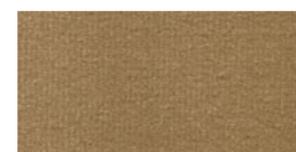
Gris Platine



Gris Platine



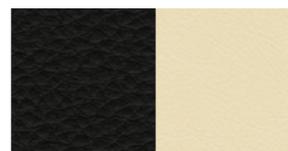
Beige Louxor



Beige Louxor



Beige Louxor

Teintes de série – Intérieur Panamera Turbo S.**Cuir/Vernis souple.**

Noir et Crème

Moquette.

Crème**

Ciel de toit.

Crème



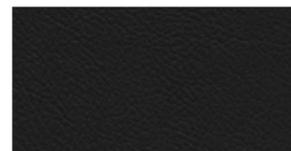
Gris Quartz et Crème***



Crème**



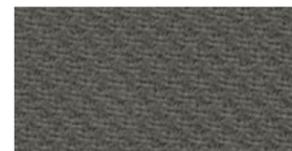
Crème

Teintes de série – Intérieur tout cuir.**Cuir/Vernis souple.**

Noir

Moquette.

Noir

Ciel de toit.

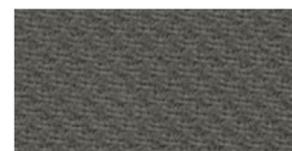
Gris Platine*



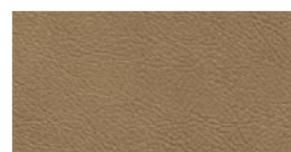
Gris Platine



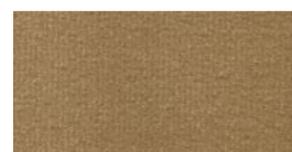
Gris Platine



Gris Platine



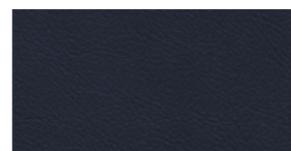
Beige Louxor



Beige Louxor



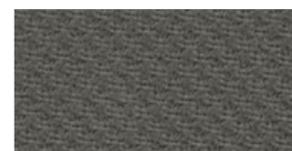
Beige Louxor



Bleu Yachting



Bleu Yachting



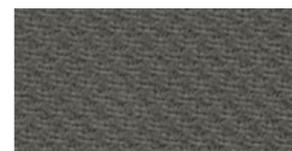
Gris Platine



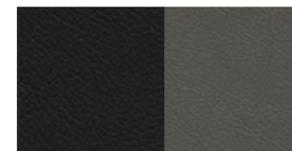
Rouge Marsala



Rouge Marsala



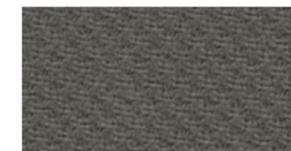
Gris Platine

Cuir bicolore – Intérieur tout cuir.**Cuir/Vernis souple.**

Noir et Gris Platine

Moquette.

Gris Platine**

Ciel de toit.

Gris Platine*



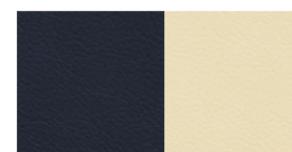
Beige Louxor et Crème



Crème**



Crème



Bleu Yachting et Crème



Crème**



Crème



Rouge Marsala et Crème



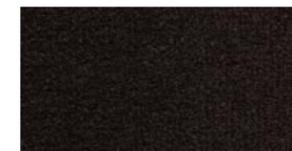
Crème**



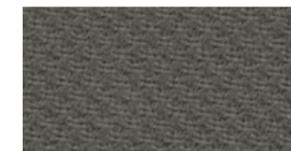
Crème

Cuir naturel – Intérieur tout cuir.**Cuir/Vernis souple.**

Expresso naturel

Moquette.

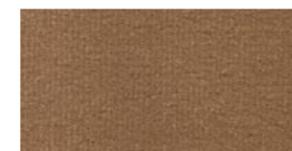
Expresso

Ciel de toit.

Gris Platine



Cognac naturel



Cognac



Cèdre

Cuir naturel bicolore – Intérieur tout cuir.**Cuir/Vernis souple.**

Cognac et Cèdre naturel

Moquette.

Cèdre

Ciel de toit.

Cèdre

* En association avec l'option ciel de toit en alcantara (équipement de série sur les modèles Panamera Turbo), le ciel de toit est noir.
 ** Dans les intérieurs en cuir bicolore, le coffre est habillé dans la couleur la plus foncée.
 *** Disponibilité prévue au plus tôt pour septembre 2011.

En option, vous pouvez également commander votre Panamera dans presque toutes les teintes. Pour de plus amples informations, consultez le catalogue Porsche Exclusive Panamera.

Pour avoir un premier aperçu de votre Porsche dans la couleur de vos rêves, créez-la avec le Porsche Car Configurator sur www.porsche.com. Là, vous aurez l'occasion de configurer entièrement votre nouvelle

Panamera, quels que soient la teinte, les équipements et les accessoires choisis, à l'extérieur comme à l'intérieur.



Panamera Turbo

Teintes unies – Extérieur.

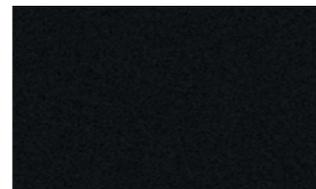


Blanc Carrara



Noir

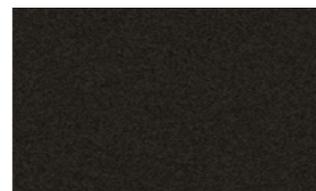
Teintes métallisées – Extérieur.



Noir Basalte métallisé



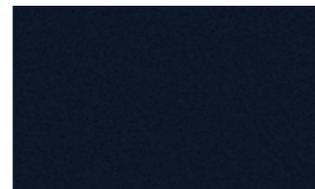
Argent Platine métallisé



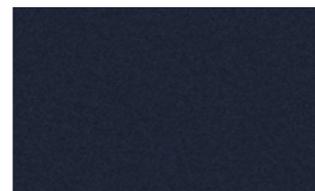
Gris Carbone métallisé



Rouge Rubis métallisé



Marine métallisé



Bleu Yachting métallisé

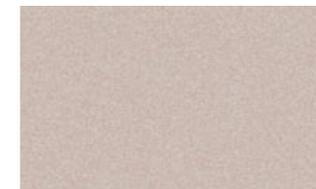


Gris Quartz métallisé*

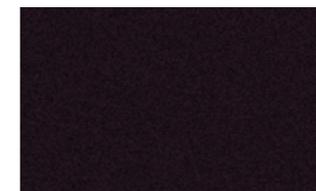


Brun Topaze métallisé

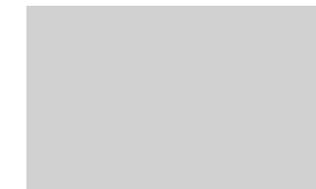
Teintes spéciales – Extérieur.



Beige Louxor métallisé



Acajou métallisé



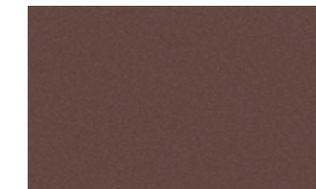
Argent GT métallisé



Bleu Aquatique métallisé



Vert Cristal métallisé



Cognac métallisé



Améthyste métallisé

* Disponibilité prévue au plus tôt pour septembre 2011, en exclusivité pour la Panamera Turbo S.

Packs intérieurs.

Bois, Carbone, Aluminium.



Bois Ronce de Noyer (de série sur la Panamera Turbo)*,**



Bois Tinéo*,**



Bois Betula Anthracite (de série sur la Panamera Turbo S)**



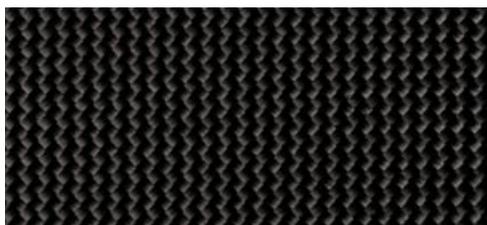
Bois Olive naturel**



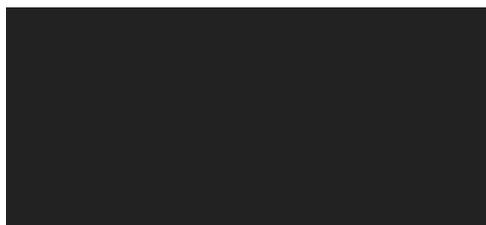
Bois Acajou Maritime**



Aluminium brossé



Carbone*



Noir, finition brillante (de série)

* Disponible également en élément décoratif pour le volant.

** Le bois est un produit naturel susceptible de présenter des variations de teinte et de veinure.

Même si vous ne connaissez pas encore votre destination, tout voyage vaut la peine d'être entrepris.

La personnalisation.

L'équipement de série des modèles Panamera répond à toutes les attentes. Au-delà d'une dotation très riche, Porsche vous offre toute une gamme de produits pour personnaliser votre voiture et affirmer votre propre style de vie. Équipements personnalisés ou packs de personnalisation, pour l'intérieur ou l'extérieur, à vous de choisir.

Nous vous présentons dans les pages qui suivent un aperçu de notre offre de personnalisation. Vous trouverez toutes les informations complémentaires dans nos tarifs spécifiques.

Au-delà de cette sélection, Porsche vous propose une multitude de produits pour personnaliser encore plus votre Panamera,

directement au départ de l'usine avec le programme Porsche Exclusive, ou en équipement ultérieur via la gamme Porsche Tequipment. Vous trouverez de nombreux exemples dans nos catalogues spécifiques. Pour de plus amples informations, contactez le Réseau Officiel Porsche.





Toit coulissant/relevable



Assistance parking avant



Essuie-glace arrière

Les modèles représentés dans le chapitre personnalisation peuvent comporter des équipements personnalisés qui ne sont pas décrits dans cette brochure. Pour toute information complémentaire, contactez le Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Description

Extérieur.

	Panamera	Panamera 4	Panamera Diesel	Panamera S	Panamera 4S	Panamera S Hybrid	Panamera Turbo	Panamera Turbo S	Code	Page
• Peinture métallisée	○	○	○	○	○	○	●	●	Code	130
• Peinture spéciale	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	131
• Peinture personnalisée	○	○	○	○	○	○	○	○	Code	
• Pack SportDesign	○	○	○	○	○	○	○	○	XAP	
• Jupes latérales	○	○	○	○	○	○	○	●	XAR	33
• Pack extérieur Noir, finition brillante	○	○	○	○	○	○	○	○	806	
• Porsche Entry & Drive	○	○	○	○	○	○	●	●	625	117
• Phares Bi-Xénon	○	○	○	●	●	●	●	●	601	79
• Phares Bi-Xénon avec fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS)	○	○	○	○	○	○	●	●	603	81
• Rétroviseurs intérieur et extérieurs avec fonction anti-éblouissement automatique	○	○	○	●	●	●	●	●	260/261	
• Suppression du monogramme arrière	G	G	G	G	G	G	G	G	498	
• Assistance parking avant et arrière	○	○	○	○	○	○	○	●	636	114
• Assistance parking avant et arrière avec caméra de recul	○	○	○	○	○	○	○	○	638	114
• Vitrage arrière fumé	○	○	○	○	○	○	○	○	866	97, 113
• Vitrage à isolation thermique et phonique	○	○	○	○	○	○	○	○	865	113
• Vitrage à isolation thermique et phonique avec vitrage arrière fumé	○	○	○	○	○	○	○	○	864	113
• Toit coulissant/relevable électrique en verre	○	○	○	○	○	○	○	○	650	116, 134
• Essuie-glace arrière	○	○	○	○	○	○	●	○	425	134
• Système de transport sur toit	○	○	○	○	○	○	○	○	549	123
• Hayon automatique	○	○	○	○	○	○	○	○	867	123
• Dispositif d'attelage électrique rétractable*	○	○	○	○	○	○	○	○	206	123
• Pré-équipement pour dispositif d'attelage	○	○	○	○	○	○	○	○	216	

* Charge tractée maximale 2 200 kg avec remorque freinée/
750 kg avec remorque non freinée, charge d'appui maximale 100 kg.

– Option non disponible ○ Option disponible ● De série G Option gratuite

Description

Moteur, transmission, châssis.

	Panamera	Panamera 4	Panamera Diesel	Panamera S	Panamera 4S	Panamera S Hybrid	Panamera Turbo	Panamera Turbo S	Code	Page
• Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) avec fonction Stop-Start automatique	○	●	–	○	●	–	●	●	250	56
• Boîte Tiptronic S	–	–	●	–	–	●	–	–	450	55
• Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	○	○	○	○	○	○	○	○	450	82, 137
• Porsche Active Suspension Management (PASM)	○	○	○	●	●	●	●	●	475	66
• Suspension pneumatique adaptative avec PASM	○	○	○	○	○	●	●	●	350/351	67
• Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) avec option Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	○	○	–	○	○	–	○	●	712	68
• Servotronic	○	○	○	○	○	●	●	●	658	64
• Pack Sport Chrono Plus	○	○	○	○	○	○	–	–	640	72
• Pack Sport Chrono Turbo	–	–	–	–	–	–	○	●	640	74
• Système d'échappement sport*	○	○	–	○	○	–	○	●	176/XLF	53, 137
• Sorties d'échappement sport	○	○	–	○	○	–	○	○	XLR	137
• Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	○	○	○	●	●	●	●	●	482	65
• Réservoir de 100 l	○	○	–	○	○	○	●	●	081	
• Kit moteur Panamera Turbo	–	–	–	–	–	–	○	–	X80	

* Disponibilité prévue au plus tôt en août 2011 pour les Panamera et Panamera 4.

Les modèles représentés dans le chapitre personnalisation peuvent comporter des équipements personnalisés qui ne sont pas décrits dans cette brochure. Pour toute information complémentaire, contactez le Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.



Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)



Pack Sport Chrono Turbo



Système d'échappement sport des modèles Panamera, Panamera 4, Panamera S, Panamera 4S et Panamera Turbo



Sorties d'échappement sport

– Option non disponible ○ Option disponible ● De série G Option gratuite



Panamera équipée de jantes « 911 Turbo II » 20 pouces



Jante « Panamera S » 18 pouces



Jante « Panamera Turbo » 19 pouces



Jante « Panamera Design » 19 pouces



Jante « RS Spyder Design » 20 pouces



Jante « 911 Turbo II » 20 pouces



Jante « Panamera Sport » 20 pouces

Description

Jantes.

Description	Panamera	Panamera 4	Panamera Diesel	Panamera S	Panamera 4S	Panamera S Hybrid	Panamera Turbo	Panamera Turbo S	Code	Page
• Jantes « Panamera » 18 pouces	•	•	•	G	G	G	—	—		65
• Jantes « Panamera S » 18 pouces	○	○	○	•	•	•	—	—	413	65, 138
• Jantes « Panamera Turbo » 19 pouces	○	○	○	○	○	○	○	•	G 415	65, 138
• Jantes « Panamera Design » 19 pouces	○	○	○	○	○	○	○	○	G 416	138
• Jantes « RS Spyder Design » 20 pouces	○	○	○	○	○	○	○	○	G 417	138
• Jantes « 911 Turbo II » 20 pouces	○	○	○	○	○	○	○	○	• 418	65, 138
• Jantes « Panamera Sport » 20 pouces	○	○	○	○	○	○	○	○	XRW	138
• Jantes « Panamera Sport » 20 pouces peintes	○	○	○	○	○	○	○	○	XRX	
• Jantes « Panamera Sport » 20 pouces peintes en Noir	○	○	○	○	○	○	○	○	XRY	
• Enjoliveurs de roue avec écusson Porsche en couleur	○	○	○	○	○	○	○	○	• 446	138
• Pneumatiques toutes saisons pour jantes en alliage léger 19 pouces	G	G	G	G	G	G	G	G	415/416	
• Pneumatiques toutes saisons pour jantes en alliage léger 19 pouces à faible résistance au roulement	○	○	○	○	○	○	○	○	237	65
• Élargisseurs de voie pour essieu arrière, 5 mm	○	○	○	○	○	○	○	○	• CRP	

Les modèles représentés dans le chapitre personnalisation peuvent comporter des équipements personnalisés qui ne sont pas décrits dans cette brochure. Pour toute information complémentaire, contactez le Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

— Option non disponible ○ Option disponible • De série G Option gratuite

Description

Intérieur.

	Panamera	Panamera 4	Panamera Diesel	Panamera S	Panamera 4S	Panamera S Hybrid	Panamera Turbo	Panamera Turbo S	Code	Page
• Pack Luminosité arrière	○	○	○	○	○	○	○	○	630	96, 141
• HomeLink® (mécanisme d'ouverture de porte de garage)	○	○	○	○	○	○	○	○	608	114
• Volant multifonction	○	○	○	●	●	●	●	●	844	59
• Volant SportDesign (uniquement en association avec la boîte PDK)	○	○	○	○	○	○	○	○	840	59
• Chauffage du volant	○	○	○	○	○	○	○	○	345	
• Régulateur de vitesse adaptatif	○	○	○	○	○	○	○	○	456	116, 141
• Assistance angles morts*	○	○	○	○	○	○	○	○	457	115
• Pack Mémoire conducteur	○	○	○	○	○	○	—	—	537	98
• Pack Mémoire confort	○	○	○	○	○	○	●	●	P80	98, 141
• Sièges sport adaptatifs avec Pack Mémoire confort	○	○	○	○	○	○	○	○	P81	99
• Sièges confort à l'arrière	○	○	○	○	○	○	○	○	834	100
• Sièges confort à l'arrière avec appuie-tête confort	○	○	○	○	○	○	○	○	834	96, 100
• Sièges confort à l'arrière (en association avec la large console centrale arrière)	○	○	○	○	○	○	○	○	836	
• Sièges confort à l'arrière (en association avec la large console centrale arrière) avec appuie-tête confort	○	○	○	○	○	○	○	○	836	142
• Sièges confort à l'arrière (en association avec les sièges sport adaptatifs)	○	○	○	○	○	○	○	○	835	



Régulateur de vitesse adaptatif



Pack Mémoire confort



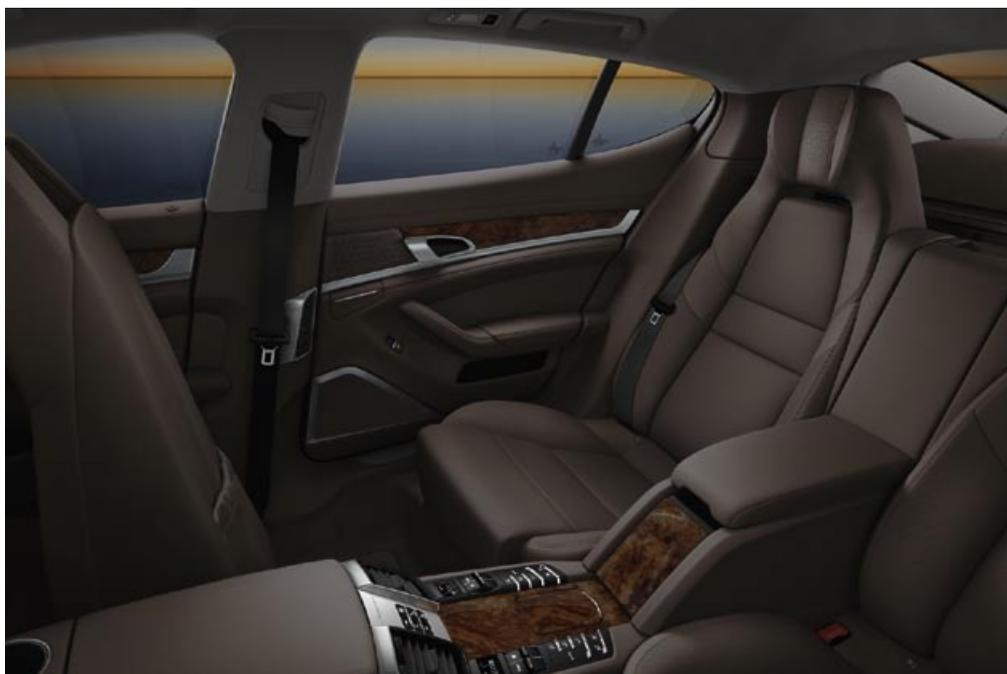
Pack Luminosité arrière

* Disponibilité prévue au plus tôt en septembre 2011.
 Les modèles représentés dans le chapitre personnalisation peuvent comporter des équipements personnalisés qui ne sont pas décrits dans cette brochure. Pour toute information complémentaire, contactez le Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

– Option non disponible ○ Option disponible ● De série G Option gratuite



Climatisation automatique 4 zones



Sièges confort à l'arrière avec fonction de ventilation, appuie-tête confort et large console arrière

Les modèles représentés dans le chapitre personnalisation peuvent comporter des équipements personnalisés qui ne sont pas décrits dans cette brochure. Pour toute information complémentaire, contactez le Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

Description

Intérieur.

	Panamera	Panamera 4	Panamera Diesel	Panamera S	Panamera 4S	Panamera S Hybrid	Panamera Turbo	Panamera Turbo S	Code	Page
• Airbags latéraux à l'arrière	○	○	○	○	○	○	○	○	565	85
• Sièges chauffants à l'avant	○	○	○	●	●	●	—	—	342	100
• Sièges chauffants à l'avant et à l'arrière	○	○	○	○	○	○	●	●	343	100
• Sièges ventilés à l'avant	○	○	○	○	○	○	○	○	541	100
• Sièges ventilés à l'avant et à l'arrière	○	○	○	○	○	○	○	○	542	100
• Système ISOFIX pour fixation d'un siège enfant sur le siège passager avant	○	○	○	○	○	○	○	○	899	98
• Couvre-bagages rigide	○	○	○	○	○	○	○	○	869	120
• Sac à skis	○	○	○	○	○	○	○	○	213	119
• Tapis de sol	○	○	○	○	○	○	○	○	810	
• Climatisation automatique 4 zones	○	○	○	○	○	○	○	○	576	112, 142
• Chauffage autonome programmable	○	○	○	○	○	—	○	○	851	
• Extincteur	○	○	○	○	○	○	○	○	509	
• Large console centrale arrière	○	○	○	○	○	○	○	○	838	100, 142
• Compartiment réfrigéré à l'arrière	○	○	○	○	○	○	○	○	CZK	
• Rideau pare-soleil électrique pour lunette arrière	○	○	○	○	○	○	○	○	862	120
• Rideaux pare-soleil électriques pour les vitres latérales arrière	○	○	○	○	○	○	○	○	861	
• 2 porte-gobelets escamotables au-dessus de la boîte à gants	G	G	G	G	G	G	G	G	585	94
• Pré-équipement Porsche Vehicle Tracking System (PVTs)*	○	○	○	○	○	○	○	○	674	117

* Équipement de série sur tous les modèles Panamera en France.

— Option non disponible ○ Option disponible ● De série G Option gratuite

Description	Panamera	Panamera 4	Panamera Diesel	Panamera S	Panamera 4S	Panamera S Hybrid	Panamera Turbo	Panamera Turbo S	Code	Page
Intérieur Cuir et Cuir naturel.										
• Intérieur tout cuir									• G	Code 148
– teinte standard, cuir lisse	○	○	○	○	○	○	○	○	•	Code 145, 148
– en cuir bicolore	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Code 97
– en cuir naturel	○	○	○	○	○	○	○	○	○	Code 145, 149
– en cuir naturel bicolore	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
• Sièges en cuir souple (en association avec l'intérieur de série)	○	○	○	○	○	○	–	–		947
• Sièges en cuir souple (en association avec l'intérieur tout cuir)	○	○	○	○	○	○	○	○		982
• Ciel de toit en alcantara	○	○	○	○	○	○	•	•	594	97
• Écusson Porsche sur les appuie-tête avant	○	○	○	○	○	○	○	○	• XYV	
• Écusson Porsche sur les appuie-tête avant et arrière	○	○	○	○	○	○	○	○	XYW	
Intérieur Noir, finition brillante.										
• Pack intérieur Noir, finition brillante	•	•	•	•	•	•	G	G	817	25
Intérieur Bois Acajou Maritime.										
• Pack intérieur Bois Acajou Maritime	○	○	○	○	○	○	○	○	XZY	145
• Volant multifonction en bois Acajou Maritime avec chauffage du volant	○	○	○	○	○	○	○	○	XZZ	145
• Poignées de pavillon en bois Acajou Maritime	○	○	○	○	○	○	○	○	CZH	



Intérieur bicolore Rouge Marsala et Crème, Pack intérieur Carbone et autres équipements personnalisés



Intérieur bicolore Bleu Yachting et Crème, Pack intérieur Bois Acajou Maritime et autres équipements personnalisés

Les modèles représentés dans le chapitre personnalisation peuvent comporter des équipements personnalisés qui ne sont pas décrits dans cette brochure. Pour toute information complémentaire, contactez le Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

– Option non disponible ○ Option disponible • De série G Option gratuite

Description	Panamera	Panamera 4	Panamera Diesel	Panamera S	Panamera 4S	Panamera S Hybrid	Panamera Turbo	Panamera Turbo S	Code	Page	
Intérieur Bois Ronce de Noyer.											
• Pack intérieur Bois Ronce de Noyer	○	○	○	○	○	○	○	○	● G	821	149
• Volant multifonction en bois Ronce de Noyer avec chauffage du volant	○	○	○	○	○	○	○	○	○	842	149
Intérieur Bois Tinéo.											
• Pack intérieur Bois Tinéo	○	○	○	○	○	○	○	○	G G	822	149
• Volant multifonction en bois Tinéo avec chauffage du volant	○	○	○	○	○	○	○	○	○	849	149
Intérieur Bois Betula Anthracite.											
• Pack intérieur Bois Betula Anthracite	○	○	○	○	○	○	○	○	G ●	823	147
• Volant multifonction en bois Betula Anthracite avec chauffage du volant	○	○	○	○	○	○	○	○	○	848	147
Intérieur Bois Olive naturel.											
• Pack intérieur Bois Olive naturel (bois de frêne avec veinures Olive)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	824	147
Intérieur Carbone.											
• Pack intérieur Carbone	○	○	○	○	○	○	○	○	○	819	145, 148
• Volant multifonction en carbone avec chauffage du volant	○	○	○	○	○	○	○	○	○	845	148
Intérieur Aluminium.											
• Pack intérieur Aluminium brossé	○	○	○	○	○	○	○	○	G G	818	148
• Sélecteur PDK en aluminium	○	○	○	○	○	○	○	○	○	XYA	148
• Baguettes de seuil de porte supplémentaires en aluminium brossé	○	○	○	○	○	○	○	○	○	597	



Intérieur bicolore Bleu Yachting et Crème, Pack intérieur Betula Anthracite et autres équipements personnalisés



Intérieur bicolore Beige Luxor et Crème, Pack intérieur Carbone et autres équipements personnalisés



Intérieur Beige Luxor, Pack intérieur Olive naturel et autres équipements personnalisés



Intérieur en cuir Bleu Yachting, Pack intérieur Aluminium brossé et autres équipements personnalisés

Les modèles représentés dans le chapitre personnalisation peuvent comporter des équipements personnalisés qui ne sont pas décrits dans cette brochure. Pour toute information complémentaire, contactez le Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.

– Option non disponible ○ Option disponible ● De série G Option gratuite



Intérieur Gris Platine, Pack intérieur Bois Ronce de Noyer et autres équipements personnalisés



Intérieur bicolore Cognac et Cèdre naturel, Pack intérieur Bois Tinéo et autres équipements personnalisés

Description

Audio et communication pour véhicules équipés du système audio CDR-31.

Description	Panamera	Panamera 4	Panamera Diesel	Panamera S	Panamera 4S	Panamera S Hybrid	Panamera Turbo	Panamera Turbo S	Code	Page
• Pré-équipement pour téléphone mobile***	○	○	○	○	○	○	—	—	619	106
• BOSE® Surround Sound-System	○	○	○	○	○	○	—	—	680	108
• Burmester® High-End Surround Sound-System	○	○	○	○	○	—	—	—	682	110
• Module de divertissement pour places arrière	○	○	○	○	○	○	—	—	CEU	106
• Chargeur 6 CD***	○	○	○	○	○	○	—	—	692	102
• Interface audio universelle (AUX)	○	○	○	○	○	○	—	—	870	106

Audio et communication pour véhicules équipés du PCM.

• Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation***	○	○	○	○	○	○	●	●	P23	102
• Carnet de bord électronique	○	○	○	○	○	○	○	○	641	104
• Commande vocale	○	○	○	○	○	○	○	○	671	104
• Tuner TV	○	○	○	○	○	○	○	○	676	104
• Module téléphone avec combiné sans fil***	○	○	○	○	○	○	○	○	669	104, 151
• Chargeur supplémentaire pour combiné sans fil à l'arrière	○	○	○	○	○	○	○	○	626	
• Pré-équipement pour téléphone mobile***	○	○	○	○	○	○	○	○	619	106
• Module de divertissement pour places arrière	○	○	○	○	○	○	○	○	CEU	106
• BOSE® Surround Sound-System	○	○	○	○	○	○	●	●	680	108
• Burmester® High-End Surround Sound-System	○	○	○	○	○	—	○	○	682	110
• Chargeur 6 CD/DVD***	○	○	○	○	○	○	○	○	693	103
• Interface audio universelle (AUX, USB, iPod®)****	○	○	○	○	○	○	○	○	870	106

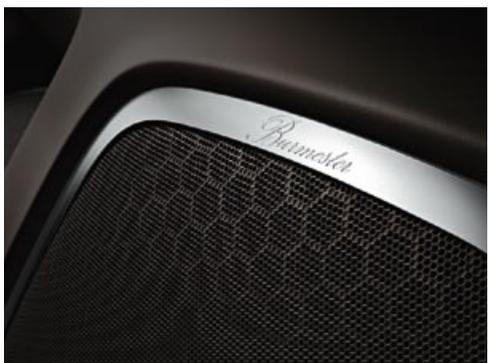
Les modèles représentés dans le chapitre personnalisation peuvent comporter des équipements personnalisés qui ne sont pas décrits dans cette brochure. Pour toute information complémentaire, contactez le Réseau Officiel Porsche. Vous trouverez toutes les informations complémentaires sur les différents équipements personnalisés et les packs d'équipement dans nos tarifs spécifiques.



Combiné sans fil



BOSE® Surround Sound-System



Burmester® High-End Surround Sound-System

* Pour de plus amples informations sur les téléphones mobiles compatibles, veuillez contacter le Réseau Officiel Porsche ou consulter le site www.porsche.com.

** Pré-équipement pour téléphone mobile ou module téléphone avec combiné sans fil en mode HFP : l'utilisation de téléphones mobiles dans l'habitacle d'une voiture expose les passagers à de forts champs électromagnétiques. La connexion par l'intermédiaire d'un module téléphone pour PCM via la connexion Bluetooth® SAP ou à l'aide de la carte SIM évite toute exposition à ces champs électromagnétiques dans la mesure où seule l'antenne extérieure du véhicule est utilisée.

*** L'écoute de CD protégés contre la copie peut générer une mauvaise qualité d'écoute, indépendante de la qualité du lecteur.

**** Contactez le Réseau Officiel Porsche pour connaître les modèles iPod® compatibles.



Porsche Exclusive

Affirmer sa différence : une preuve de caractère.

En plus des options de personnalisation présentées dans ce catalogue, nous vous proposons une vaste palette de prestations pour embellir davantage votre Porsche via le département Porsche Exclusive. Un programme exclusif et sur mesure pour façonner votre Porsche à vos mesures, au départ de l'usine. Modifications

esthétiques et techniques, à l'intérieur comme à l'extérieur, avec des matières et des matériaux nobles, et toujours avec la qualité Porsche.

Notre principe le plus important : le travail fait main, sur mesure. Vous pouvez découvrir les nombreux exemples de personnalisation proposés par Porsche Exclusive dans le catalogue Exclusive Panamera.

Pour en savoir plus sur Porsche Exclusive, rendez-vous dans le Réseau Officiel Porsche ou adressez-vous directement à notre Centre Clients de Zuffenhausen (au +49 (0) 711 911-25977 ou en écrivant à l'adresse e-mail customercenter-exclusive@porsche.de). Attention : certaines options Porsche Exclusive peuvent prolonger les délais de livraison.

Enlèvement à l'usine

Venez prendre livraison de votre nouvelle Panamera à l'usine de Leipzig. Entrez dans l'univers fascinant de Porsche. Profitez des quelques heures passées avec nous pour vivre un événement inoubliable. Lors de la visite de l'usine, nous vous dévoilerons les coulisses Porsche. Dans le Centre Clients, vous pourrez vous immerger dans l'histoire Porsche et faire connaissance avec toute la gamme actuelle. Une visite dans la salle de contrôle vous permettra de suivre de près tout ce qui se passe sur la piste d'essai

et d'entraînement. À l'heure du déjeuner, un repas fin vous attendra dans le restaurant réservé aux invités.

La remise de votre Porsche restera sans doute le moment fort de votre visite. Un instructeur Porsche expérimenté vous révélera tous les détails de votre Panamera. Sur notre piste d'entraînement de Leipzig. À bord d'une Panamera mise à votre disposition, vous pourrez ainsi découvrir tous les aspects techniques et dynamiques de votre

Panamera et faire vos premiers pas en sport automobile. Relevez le défi sur notre ruban d'asphalte, sur nos longues lignes droites, dans les épingles ou les courbes en S, toujours accompagné d'un pilote professionnel. Il vous expliquera toutes les commandes de la voiture et vous donnera de précieux conseils. Pour clore cette journée exceptionnelle, que vous pourrez passer avec 2 personnes de votre choix, nous vous remettrons votre nouvelle Porsche – avec le plein de carburant, cela va de soi.





Le Réseau Officiel Porsche

Des professionnels à votre disposition pour répondre à vos questions et vous porter conseil. Ils vous proposent une large gamme de services, de pièces de rechange d'origine, d'équipements et d'accessoires de première qualité.

Porsche Assistance

Porsche Assistance vous propose un service d'assistance et de mobilité dont vous bénéficiez automatiquement lors de l'achat.

Porsche Finance, votre financement sur mesure

Au travers de ses services, Porsche Finance offre une gamme complète de solutions de financement et d'assurances à la mesure de nos produits, futuristes et novateurs.

Porsche Exclusive

Vous trouverez ici de nombreuses suggestions pour équiper votre Porsche selon vos envies, au départ de l'usine. Modifications esthétiques ou techniques, ou les deux à la fois. Tout est fait main.

Porsche Tequipment

Notre gamme d'accessoires pour faire équiper ultérieurement votre Porsche dans le Réseau Officiel Porsche. Des équipements parfaitement adaptés à votre Porsche, qui bénéficient de nos garanties habituelles.

Porsche Design Driver's Selection

Une gamme de produits et d'accessoires qui séduit par sa fonctionnalité, sa qualité et son design : prêt-à-porter, jouets, bagagerie... Du sur-mesure pour votre Porsche.

Service



Porsche sur Internet

Toute l'actualité Porsche sur notre site Internet www.porsche.com.

Réseau Occasion

Porsche Approved

Dans le plus grand respect de la qualité et de la fiabilité Porsche, notre Réseau Officiel vous propose des voitures d'occasion bénéficiant de la garantie Porsche Approved.

Porsche Classic

Votre partenaire pour les pièces d'origine, la documentation technique, les pièces de rechange, ainsi que pour l'entretien, la réparation et la restauration des modèles Porsche Classic. www.porsche.com/classic

« Christophorus »

Le magazine client Porsche, publié tous les deux mois, vous offre des informations sur les nouveaux produits, des reportages très intéressants, des interviews, etc.

Porsche Clubs

Depuis 1952, 180 000 adhérents partagent dans 620 clubs la passion Porsche à travers le monde. Appelez le +49 (0)711 911-78307 ou rendez-vous sur www.porsche.com.

Porsche Driving Experience

1. Porsche Travel Club.

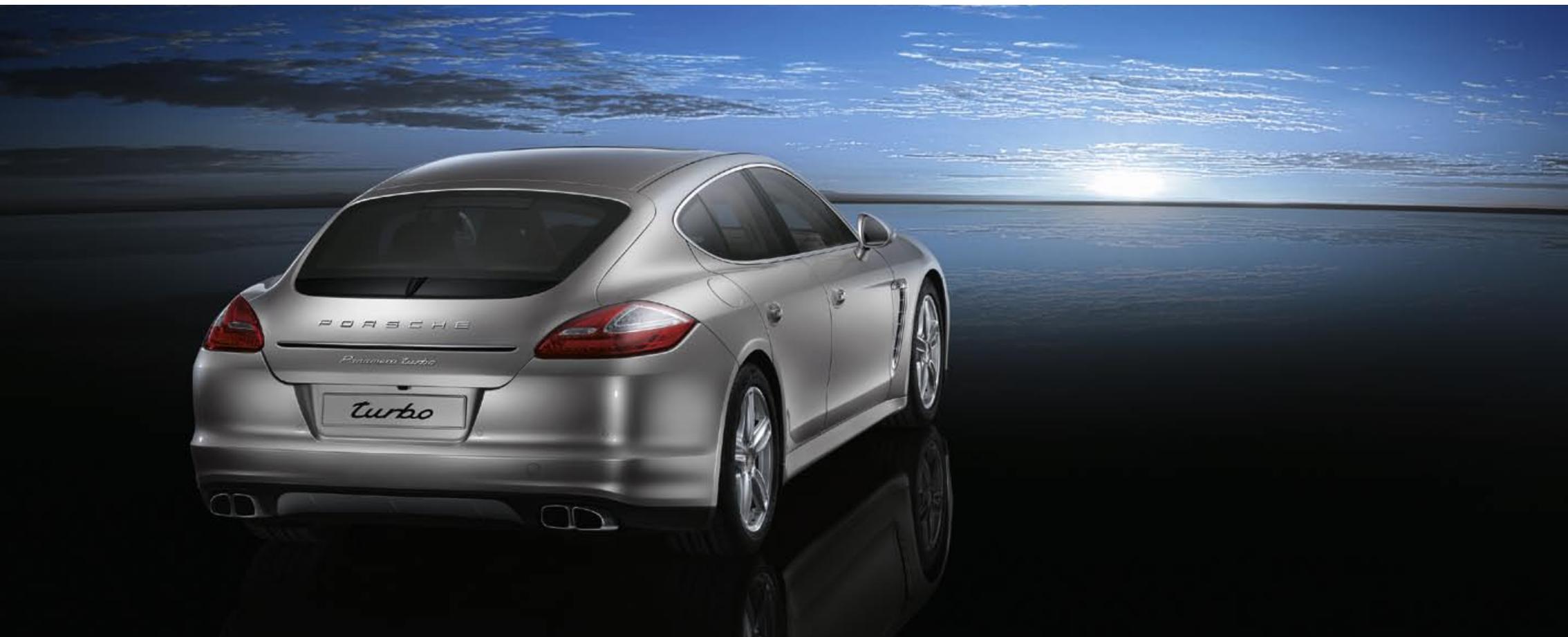
Des voyages et des circuits touristiques exclusifs et fascinants, à travers le monde entier. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-78155. E-mail : info@porschetravelclub.de

2. Porsche Sport Driving School.

Différents stages de conduite en toute sécurité, sur de prestigieux circuits comme le circuit Bugatti, au Mans. Contactez le Réseau Officiel Porsche ou appelez le +49 (0)711 911-78683. E-mail : sportdrivingschool@porsche.de



Les nouveaux catalogues Porsche Exclusive, Porsche Tequipment, Porsche Design Driver's Selection et Porsche Driving Experience sont disponibles dans le Réseau Officiel Porsche.



Conclusion

Se déplacer à 4 à bord d'une voiture de sport, avec des bagages et sans compromis en termes de confort. Telle est notre vision d'une Grand Tourisme Premium. La Panamera.

	Panamera	Panamera 4
Moteur		
Nombre de cylindres	6	6
Cylindrée	3 605 cm ³	3 605 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	300 ch (220 kW) 6 200 tr/min	300 ch (220 kW) 6 200 tr/min
Couple maximal au régime de	400 Nm 3 750 tr/min	400 Nm 3 750 tr/min
Rapport volumétrique	12,5:1	12,5:1
Transmission		
Type de transmission	Propulsion	Intégrale
Boîte mécanique à 6 rapports	De série	–
Boîte Tiptronic S à 8 rapports	–	–
Boîte PDK à 7 rapports	En option	De série
Châssis		
Essieu avant	Double triangulation, roues à suspension indépendante	Double triangulation, roues à suspension indépendante
Essieu arrière	Essieu multibras, roues à suspension indépendante	Essieu multibras, roues à suspension indépendante
Direction	Assistée hydraulique	Assistée hydraulique
Freins	Étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière, disques ventilés, ABS	Étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière, disques ventilés, ABS
Jantes	AV : 8 J x 18 ET 59 AR : 9 J x 18 ET 53	8 J x 18 ET 59 9 J x 18 ET 53
Pneumatiques	AV : 245/50 ZR 18 AR : 275/45 ZR 18	245/50 ZR 18 275/45 ZR 18

	Panamera Diesel	Panamera S
Moteur		
Nombre de cylindres	6	8
Cylindrée	2 967 cm ³	4 806 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	250 ch (184 kW) 3 800–4 400 tr/min	400 ch (294 kW) 6 500 tr/min
Couple maximal au régime de	550 Nm 1 750–2 750 tr/min	500 Nm 3 500–5 000 tr/min
Rapport volumétrique	16,8:1	12,5:1
Transmission		
Type de transmission	Propulsion	Propulsion
Boîte mécanique à 6 rapports	–	De série
Boîte Tiptronic S à 8 rapports	De série	–
Boîte PDK à 7 rapports	–	En option
Châssis		
Essieu avant	Double triangulation, roues à suspension indépendante	Double triangulation, roues à suspension indépendante
Essieu arrière	Essieu multibras, roues à suspension indépendante	Essieu multibras, roues à suspension indépendante
Direction	Assistée hydraulique	Assistée hydraulique
Freins	Étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière, disques ventilés, ABS	Étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière, disques ventilés, ABS
Jantes	AV : 8 J x 18 ET 59 AR : 9 J x 18 ET 53	8 J x 18 ET 59 9 J x 18 ET 53
Pneumatiques	AV : 245/50 ZR 18 AR : 275/45 ZR 18	245/50 ZR 18 275/45 ZR 18

Les modèles photographiés dans cette documentation comportent des équipements en option avec supplément de prix. Les informations fournies ici sur la conception, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles à la date de l'impression. Sous réserve de toute erreur et de toute modification.

	Panamera 4S	Panamera S Hybrid
Moteur		
Nombre de cylindres	8	6
Cylindrée	4 806 cm ³	2 995 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	400 ch (294 kW) 6 500 tr/min	333 ch (245 kW) 5 500–6 500 tr/min
Couple maximal au régime de	500 Nm 3 500–5 000 tr/min	440 Nm 3 000–5 250 tr/min
Rapport volumétrique	12,5 : 1	10,5 : 1
Puissance du moteur électrique au régime de	–	47 ch (34 kW) > 1 150 tr/min
Couple maximal du moteur électrique au régime de	–	300 Nm < 1 150 tr/min
Puissance du système Parallel- Full-Hybrid au régime de	–	380 ch (279 kW) 5 500 tr/min
Couple maximal du système Parallel-Full-Hybrid au régime de	–	580 Nm 1 000 tr/min
Transmission		
Type de transmission	Intégrale	Propulsion
Boîte mécanique à 6 rapports	–	–
Boîte Tiptronic S à 8 rapports	–	De série
Boîte PDK à 7 rapports	De série	–
Châssis		
Essieu avant	Double triangulation, roues à suspension indépendante	Double triangulation, roues à suspension indépendante
Essieu arrière	Essieu multibras, roues à suspension indépendante	Essieu multibras, roues à suspension indépendante
Direction	Assistée hydraulique	Assistée hydraulique
Freins	Étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière, disques ventilés, ABS	Étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière, disques ventilés, ABS
Jantes	AV : 8 J x 18 ET 59 AR : 9 J x 18 ET 53	8 J x 18 ET 59 9 J x 18 ET 53
Pneumatiques	AV : 245/50 ZR 18 AR : 275/45 ZR 18	245/50 ZR 18 275/45 ZR 18

	Panamera Turbo	Panamera Turbo S
Moteur		
Nombre de cylindres	8	8
Cylindrée	4 806 cm ³	4 806 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	500 ch (368 kW) 6 000 tr/min	550 ch (405 kW) 6 000 tr/min
Couple maximal au régime de	700 Nm 2 250–4 500 tr/min	750 Nm (800 Nm*) 2 250–4 500 tr/min
Rapport volumétrique	10,5 : 1	10,5 : 1
Transmission		
Type de transmission	Intégrale	Intégrale
Boîte mécanique à 6 rapports	–	–
Boîte Tiptronic S à 8 rapports	–	–
Boîte PDK à 7 rapports	De série	De série
Châssis		
Essieu avant	Double triangulation, roues à suspension indépendante	Double triangulation, roues à suspension indépendante
Essieu arrière	Essieu multibras, roues à suspension indépendante	Essieu multibras, roues à suspension indépendante
Direction	Assistée hydraulique	Assistée hydraulique
Freins	Étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière, disques ventilés, ABS	Étriers monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière, disques ventilés, ABS
Jantes	AV : 9 J x 19 ET 60 AR : 10 J x 19 ET 61	9,5 J x 20 ET 65 11 J x 20 ET 68
Pneumatiques	AV : 255/45 ZR 19 AR : 285/40 ZR 19	255/40 ZR 20 295/35 ZR 20

* Avec Overboost.

Les modèles photographiés dans cette documentation comportent des équipements en option avec supplément de prix. Les informations fournies ici sur la conception, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles à la date de l'impression. Sous réserve de toute erreur et de toute modification.

Poids à vide	Panamera	Panamera 4
	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte PDK
DIN	1 730 kg/1 760 kg	1 820 kg
Selon directive CE*	1 805 kg/1 835 kg	1 895 kg
PTAC	2 335 kg/2 365 kg	2 400 kg
Charge utile maximale	605 kg/605 kg	580 kg
Performances	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte PDK
Vitesse de pointe	261 km/h/259 km/h	257 km/h
0–100 km/h	6,8 s/6,3 s	6,1 s
0–100 km/h avec Pack Sport Chrono	6,8 s/6,1 s	5,9 s
Reprise (boîte mécanique, 80–120 km/h), 5 ^e rapport	8,4 s/–	–
Reprise (boîte automatique) (80–120 km/h)	–/4,3 s	4,4 s
Consommation/émissions**	Boîte mécanique/Boîte PDK	Boîte PDK
Cycle urbain en l/100 km	16,4 (16,1***)/12,7 (12,5***)	12,8 (12,7***)
Cycle extra-urbain en l/100 km	7,8 (7,6***)/6,9 (6,8***)	7,2 (6,9***)
Cycle mixte en l/100 km	11,3 (11,1***)/9,3 (9,1***)	9,6 (9,4***)
Émissions de CO ₂ en g/km	265 (260***)/218 (213***)	225 (220***)
Dimensions		
Longueur	4 970 mm	4 970 mm
Largeur (hors tout)	1 931 mm (2 114 mm)	1 931 mm (2 114 mm)
Hauteur	1 418 mm	1 418 mm
Empattement	2 920 mm	2 920 mm
Volume du coffre (selon le VDA)	445 l	445 l
Sièges arrière rabattus (selon le VDA)	1 263 l	1 263 l
Capacité du réservoir (réserve comprise)	80 l	80 l

* Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg).

** Les véhicules Porsche actuels ont été conçus pour rouler avec un carburant contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE et 692/2008/CE) du nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle) sur des véhicules dotés de l'équipement de série. Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

Poids à vide	Panamera Diesel	Panamera S
	Boîte Tiptronic S	Boîte mécanique/Boîte PDK
DIN	1 880 kg	1 770 kg/1 800 kg
Selon directive CE*	1 955 kg	1 845 kg/1 875 kg
PTAC	2 500 kg	2 375 kg/2 405 kg
Charge utile maximale	620 kg	605 kg/605 kg
Performances	Boîte Tiptronic S	Boîte mécanique/Boîte PDK
Vitesse de pointe	242 km/h	285 km/h/283 km/h
0–100 km/h	6,8 s	5,6 s/5,4 s
0–100 km/h avec Pack Sport Chrono	6,8 s	5,6 s/5,2 s
Reprise (boîte mécanique, 80–120 km/h), 5 ^e rapport	–	7,0 s/–
Reprise (boîte automatique) (80–120 km/h)	4,5 s	–/3,2 s
Consommation/émissions**	Boîte Tiptronic S	Boîte mécanique/Boîte PDK
Cycle urbain en l/100 km	8,1 (7,8***)	18,8 (18,5***)/15,3 (14,9***)
Cycle extra-urbain en l/100 km	5,6 (5,5***)	8,9 (8,7***)/7,8 (7,5***)
Cycle mixte en l/100 km	6,5 (6,3***)	12,5 (12,3***)/10,5 (10,3***)
Émissions de CO ₂ en g/km	172 (167***)	293 (288***)/247 (242***)
Dimensions		
Longueur	4 970 mm	4 970 mm
Largeur (hors tout)	1 931 mm (2 114 mm)	1 931 mm (2 114 mm)
Hauteur	1 418 mm	1 418 mm
Empattement	2 920 mm	2 920 mm
Volume du coffre (selon le VDA)	445 l	445 l
Sièges arrière rabattus (selon le VDA)	1 263 l	1 263 l
Capacité du réservoir (réserve comprise)	80 l	80 l

*** En association avec les pneumatiques toutes saisons 19 pouces (à faible résistance au roulement).

Les modèles photographiés dans cette documentation comportent des équipements en option avec supplément de prix. Les informations fournies ici sur la conception, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles à la date de l'impression. Sous réserve de toute erreur et de toute modification.

Poids à vide	Panamera 4S	Panamera S Hybrid
	Boîte PDK	Boîte Tiptronic S
DIN	1 860 kg	1 980 kg
Selon directive CE*	1 935 kg	2 055 kg
PTAC	2 440 kg	2 485 kg
Charge utile maximale	580 kg	505 kg
Performances	Boîte PDK	Boîte Tiptronic S
Vitesse de pointe	282 km/h	270 km/h
0–100 km/h	5,0 s	6,0 s
0–100 km/h avec Pack Sport Chrono	4,8 s	6,0 s
Reprise (boîte mécanique, 80–120 km/h), 5 ^e rapport	–	–
Reprise (boîte automatique) (80–120 km/h)	3,3 s	3,9 s
Consommation/émissions**	Boîte PDK	Boîte Tiptronic S
Cycle urbain en l/100 km	16,0 (15,7***)	7,6 (7,4***)
Cycle extra-urbain en l/100 km	7,9 (7,7***)	6,8 (6,6***)
Cycle mixte en l/100 km	10,8 (10,6***)	7,1 (6,8***)
Émissions de CO ₂ en g/km	254 (249***)	167 (159***)
Dimensions		
Longueur	4 970 mm	4 970 mm
Largeur (hors tout)	1 931 mm (2 114 mm)	1 931 mm (2 114 mm)
Hauteur	1 418 mm	1 418 mm
Empattement	2 920 mm	2 920 mm
Volume du coffre (selon le VDA)	445 l	335 l
Sièges arrière rabattus (selon le VDA)	1 263 l	1 153 l
Capacité du réservoir (réserve comprise)	100 l	80 l

* Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg).

** Les véhicules Porsche actuels ont été conçus pour rouler avec un carburant contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE et 692/2008/CE) du nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle) sur des véhicules dotés de l'équipement de série. Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

Poids à vide	Panamera Turbo	Panamera Turbo S
	Boîte PDK	Boîte PDK
DIN	1 970 kg	1 995 kg
Selon directive CE*	2 045 kg	2 070 kg
PTAC	2 500 kg	2 500 kg
Charge utile maximale	530 kg	505 kg
Performances	Boîte PDK	Boîte PDK
Vitesse de pointe	303 km/h	306 km/h
0–100 km/h	4,2 s	–
0–100 km/h avec Pack Sport Chrono	4,0 s	3,8 s
Reprise (boîte mécanique, 80–120 km/h), 5 ^e rapport	–	–
Reprise (boîte automatique) (80–120 km/h)	2,7 s	2,6 s
Consommation/émissions**	Boîte PDK	Boîte PDK
Cycle urbain en l/100 km	17,0 (16,7***)	17,0 (16,7***)
Cycle extra-urbain en l/100 km	8,4 (8,3***)	8,4 (8,3***)
Cycle mixte en l/100 km	11,5 (11,3***)	11,5 (11,3***)
Émissions de CO ₂ en g/km	270 (265***)	270 (265***)
Dimensions		
Longueur	4 970 mm	4 970 mm
Largeur (hors tout)	1 931 mm (2 114 mm)	1 931 mm (2 114 mm)
Hauteur	1 418 mm	1 418 mm
Empattement	2 920 mm	2 920 mm
Volume du coffre (selon le VDA)	432 l	432 l
Sièges arrière rabattus (selon le VDA)	1 250 l	1 250 l
Capacité du réservoir (réserve comprise)	100 l	100 l

*** En association avec les pneumatiques toutes saisons 19 pouces (à faible résistance au roulement).

Les modèles photographiés dans cette documentation comportent des équipements en option avec supplément de prix. Les informations fournies ici sur la conception, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles à la date de l'impression. Sous réserve de toute erreur et de toute modification.

Description	Page								
A				I-J				P	
Airbags	85	Commande vocale	104	Injection diesel à rampe commune	51	Pack Sport Chrono Plus	72	Radio	102
Assistance angles morts	115	Conception	84	Injection directe d'essence (DFI : Direct Fuel Injection)	51	Pack Sport Chrono Turbo	74	Récupération d'énergie	49
Assistance parking	114	Conception en alliage léger	84, 88	Interface audio universelle	106	Packs intérieurs	132, 144	Recyclage	88
B				Intérieur				R	
Batterie haute tension NiMH	46	D		16, 94, 125, 140		Phares	78	Régulateur de vitesse adaptatif	116
Blocs optiques	78	Direction	64	Jantes	65, 138	Porsche Active Suspension Management (PASM)	66	Régulateur de vitesse	116
Boîte de vitesse Porsche		Dispositif d'attelage	123	Jauge E-Power	49	Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)	82	Régulation de l'assiette	67
Doppelkupplung (PDK)	56	E		L				S	
Boîte mécanique	54	Éclairage	78	Lave-phares	78	Porsche Communication Management (PCM)	102	Sécurité	78
Boîte Tiptronic S	55	Éclairage intérieur	96	M				Servotronic	64
BOSE® Surround		Écran tactile	102	Mode Croisière	48	Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)	68	Sièges	98
Sound-System	108	Enlèvement à l'usine	153	Module de divertissement pour places arrière	106	Porsche Dynamic Light System (PDLS)	81	Sièges enfant	98, 100
Burmester® High-End		Entretien	91	Module hybride	46	Porsche Entry & Drive	117	Suspension pneumatique adaptative	67
Surround Sound-System	110	Environnement	86	Moteur-générateur électrique	46	Porsche Side Impact Protection System (POSIP)	85	Système audio	102, 150
C		Essieux	64	Moteurs	38	Porsche Stability Management (PSM)	70	Système d'échappement sport	53, 137
Calage variable des arbres à cames	52	Extérieur	14, 135	mp3	103, 106	Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	68	Système de contrôle de la pression des pneus (TPM)	65
Caméra de recul	115	F		N				Système de navigation	
Capacité de chargement	118	Fonction Launch Control	74	Navigation	102	Porsche Traction Management (PTM)	60	GPS	103, 104
Capot avant actif	84	Fonction Stop-Start automatique	50	O				Système de transport sur toit	123
Capteur de pluie	113	Frein de parking électrique	82	Options	133	Pré-équipement Porsche Vehicle Tracking System (PVTS)	117	Système d'échappement	52
Caractéristiques techniques	158	Freins en céramique	82	Ordinateur de bord	98	Protection contre le vol	117	Système	
Carburant	90	H						Parallel-Full-Hybrid	30, 46
Charge maximale	162-165	Hauteur de caisse	67					Système VarioCam Plus	52
Chargeur CD/DVD	102, 103	Hayon	122						
Châssis	62	HomeLink®	114						
Circuit d'huile	40-44								
Climatisation	112								
Coffre	118								

Les modèles photographiés dans cette documentation (caractéristiques et équipements) sont ceux du marché allemand et correspondent aux normes applicables en Allemagne. Ils comportent par exemple des équipements en option avec supplément de prix, et certaines versions ou options ne sont pas disponibles dans tous les pays. Pour tout renseignement sur la disponibilité des options et le programme de livraison définitif, veuillez contacter le Réseau Officiel Porsche. Les informations fournies ici sur la conception, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles au moment de l'impression. Sous réserve de toute erreur et de toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, ainsi que de toute variation de teintes et de matériaux.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2011
Les textes, photos et autres informations contenus dans le présent tarif sont la propriété de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Toute reproduction, représentation ou autre usage sans le consentement préalable de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG est illicite.

La société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG encourage l'utilisation des pâtes à papier issues de la gestion durable des forêts. Le papier de ce catalogue a été certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance des certifications forestières PEFC (Program for the Endorsement of Forst Certification).

Porsche, l'écusson Porsche, 911, Panamera, Spyder, PCCB, PCM, PDK, PSM, Tiptronic et Tequipment sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com

Édition : 02/2011
Printed in Germany
WSLP1201000130 FR/WW

