



PORSCHE



La nouvelle Panamera S Hybrid

Par conviction



L'idée

Les modèles Panamera : 4 portes, 4 places, avec des technologies propres aux voitures de sport. Pensées pour 4 occupants, dans l'esprit du sport automobile et de l'efficacité énergétique. Incarnant une idée innovante, réinterprétée sur la Panamera S Hybrid, grâce au concept Porsche Intelligent Performance. Pour que cœur et raison cohabitent enfin, en toute harmonie.

Le plaisir de conduire : une idée révolutionnaire sur le segment Premium des berlines hybrides.

Promesse de voyage tout confort à bord d'une voiture de sport pour quatre, la Panamera nous avait donné l'occasion d'une percée tonique sur le segment conservateur des berlines Premium.

Il nous fallait réitérer ce tour de force. En visant cette fois les modèles hybrides, avec une idée révolutionnaire : le plaisir de conduire.

À la manière de Porsche, s'entend, en conjuguant le dynamisme de nos voitures de sport avec une consommation et un taux d'émissions étonnamment bas. Avec, à la clé, une nouvelle avancée du concept Porsche Intelligent Performance.

Pour ce faire, nous redoublons d'efforts afin de repousser sans cesse nos limites et de redéfinir la donne. Forts de 60 ans d'expérience sur les circuits automobiles, nous mettons également



Inscription « hybrid » sur les deux portes avant

le talent de nos ingénieurs au service de l'avenir de l'efficacité énergétique.

D'une voiture grand tourisme à motorisation Parallel-Full-Hybrid,

nous faisons non pas une simple berline, mais une Porsche : puissante, efficace, confortable et, bien entendu, sportive. Performante par conviction. Nouvelle Panamera S Hybrid.

**La raison salue sa légitimité.
Le cœur l'accueille sans réserve.**

Motorisation hybride.

Conduire une voiture de sport puissante ou opter pour une hybride axée sur l'efficacité énergétique ? Entre cœur et raison, nous sommes parfois en proie à des dilemmes insoutenables. Qui peuvent pourtant se résoudre d'eux-mêmes, avec la motorisation Parallel-Full-Hybrid signée Porsche.

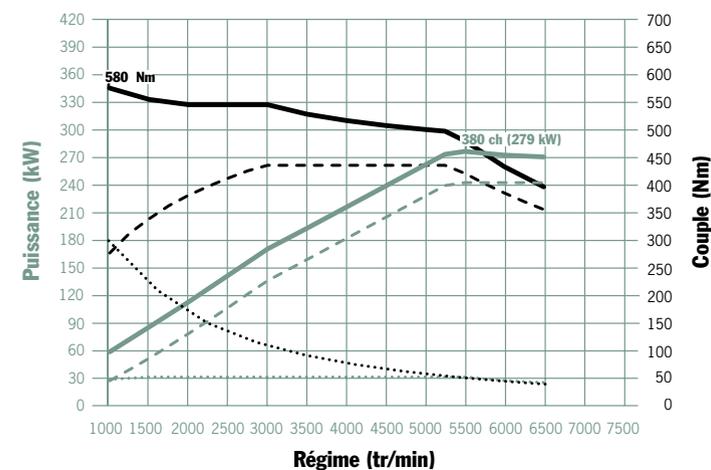
La nouvelle Panamera S Hybrid est équipée d'un moteur thermique V6 de 3,0 litres doté d'un compresseur autorisant un couple élevé de 440 Nm, même à bas régime. Les chiffres en disent long : 333 ch (245 kW).

Il n'en faut pas plus en principe, pour une invitation au voyage. Mais il nous en fallait tout de

même un peu plus, pour voyager vers le futur : un moteur électrique de 288 V, capable de délivrer une puissance maximale de 47 ch (34 kW) et offrant un couple élevé, particulièrement à bas régime. Il sert également de démarreur et d'alternateur.

Ensemble, ces deux moteurs développent une puissance maxi-

male de 380 ch (279 kW) pour un couple maximal de 580 Nm. L'accélération de 0 à 100 km/h ne prend que 6,0 s. La consommation s'établit à seulement 8,3 l aux 100 km en cycle urbain, 6,4 l en cycle extra-urbain et 7,1 l en cycle mixte, pour 167 g de CO₂ par kilomètre*, ce qui en fait la Porsche de série la plus propre et la plus économe.



— Panamera S Hybrid, motorisation hybride
 Panamera S Hybrid, moteur électrique
 - - - Panamera S Hybrid, moteur thermique

Sportivité

Les performances, par conviction. Notre vision de la vie et la vôtre sont sûrement très similaires. Il en va de même pour les voitures de sport et les modèles hybrides.

* Valeurs avec des pneumatiques toutes saisons 19 pouces optionnels en version optimisée, à faible résistance au roulement : Consommation (en l/100 km) : cycle urbain : 8,0 ; cycle extra-urbain 6,1 ; cycle mixte 6,8 l ; émissions de CO₂ en cycle mixte : 159 g/km.



Powermètre, affichage du mode Croisière (« READY »), écran TFT du tableau de bord

Le système Parallel-Full-Hybrid de la Panamera S Hybrid a ceci de particulier que le moteur électrique compact est directement intégré à la chaîne cinématique. Le module hybride est placé entre la boîte de vitesse et le moteur thermique. Un embrayage de coupure spécifique assure automatiquement le lien entre le moteur thermique et la chaîne cinématique.

Logée sous le plancher du coffre, la batterie haute tension nickel-

métal-hydrure (NiMH) du système ne nécessite aucun entretien, sur toute sa durée de vie.

L'interaction entre moteur thermique, embrayage, moteur électrique et batterie est pilotée par le module de gestion électronique du moteur qui accouple ou désaccouple le moteur à combustion selon les besoins. Tout se passe de manière très confortable et sans aucun à-coup, tant l'embrayage et le moteur thermique réagissent

rapidement. Nul besoin d'un quelconque apprentissage. Vous bénéficiez du même niveau de confort.

Modes de conduite hybrides.

À vitesse réduite et jusqu'à 75 km/h, le moteur électrique puise son énergie dans la batterie haute tension, pour propulser à lui seul la voiture, en mode tout-électrique. Parallèlement, le moteur thermique est automatiquement débrayé de la chaîne cinématique par l'embrayage de coupure. Dans les zones résidentielles, par exemple, la nouvelle Panamera S Hybrid peut ainsi rouler sans émissions et presque sans bruit.

La touche E-Power permet d'étendre la plage du mode tout-électrique. Au besoin, le moteur thermique peut redémarrer plus tardivement qu'en mode normal. Recourir au mode tout-électrique devient encore plus simple et encore plus confortable.

La possibilité de rouler en mode tout-électrique dépend évidemment de l'état de charge de la batterie et de sa température.

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

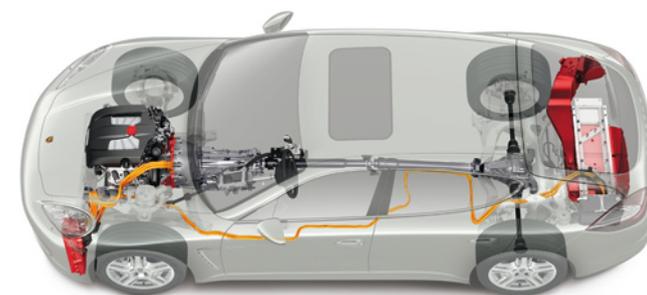
La fonction Stop-Start intégrée permet de réduire la consommation de carburant. Lorsque vous stoppez votre véhicule, le moteur thermique se coupe automatiquement. Il redémarre dès que vous accélérez, si toutefois la puissance disponible du moteur électrique est insuffisante.

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 164 km/h.



1. Embrayage de coupure
2. Carter
3. Moteur électrique

Module hybride



Parallel Full-Hybrid



Récupération d'énergie.

Le module de gestion électronique du moteur de la nouvelle Panamera S Hybrid pilote le freinage de sorte que chaque pression sur la pédale de frein permet d'emmagasiner une quantité maximale de l'énergie créée par le freinage et de recharger la batterie par le biais du moteur électrique. C'est ce que l'on appelle la récupération d'énergie.

Affichage.

Sur le tableau de bord, le powermètre indique la puissance de récupération et d'entraînement fournie par le moteur électrique, tandis que l'écran couleur TFT informe sur le type d'énergie en cours d'utilisation.

Une représentation schématique détaillée du véhicule, indiquant le type d'énergie en cours d'utilisation,

ainsi qu'un affichage statistique sur la proportion de conduite sans moteur thermique sont intégrés au PCM (Porsche Communication Management) optionnel.

Fonctions électriques supplémentaires.

Sur la nouvelle 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 de l'allumage du moteur à combustion pour rester disponibles en conduite tout-électrique et en mode Croisière, lorsque le moteur thermique est éteint.

Injection directe d'essence (Direct Fuel Injection – DFI).

Au millième de seconde près, ce système injecte le carburant directement dans la chambre de combustion à une pression maximale de 120 bars, grâce à des injecteurs à commande électromagnétique. 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 air-carburant est ainsi plus homogène et rend la combustion plus efficace. Ce mélange étant injecté directement dans le cylindre, le refroidissement de la chambre de combustion s'en trouve amélioré. Il est ainsi possible d'augmenter le taux de compression et d'obtenir plus de puissance par un meilleur rendement des moteurs. Vous préservez l'environnement.

Calage variable des arbres à cames.

Dans le V6 de la nouvelle 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.

Conclusion : grâce au concept Porsche Intelligent Performance, la nouvelle Panamera S Hybrid vous permet de profiter à la fois des performances d'une voiture de sport et de la consommation réduite d'un véhicule hybride.

Boîte Tiptronic S à 8 rapports.

De série sur la nouvelle Panamera S Hybrid, la boîte Tiptronic S à 8 rapports se distingue par un étagement adéquat des rapports. La 1^{re} assure une bonne accélération dès le démarrage. La vitesse de pointe est atteinte dès le 6^e rapport. Les deux rapports supplémentaires permettent d'abaisser le régime moteur à vitesse élevée. L'avantage s'en ressent au niveau de la consommation et du confort. Sur

autoroute, par exemple, plus le régime moteur est bas, moins les bruits d'origine mécanique sont audibles.

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 des rapports par la Tiptronic S se révélera économe en carburant.

Volant sport à 3 branches avec commandes ergonomiques.

Le volant sport à 3 branches d'origine possède deux commandes ergonomiques. Une petite pression avec le pouce et la boîte Tiptronic S à 8 rapports passe le rapport supérieur. Pour rétrograder, il suffit de tirer la commande vers soi avec l'index, et le tour est joué.

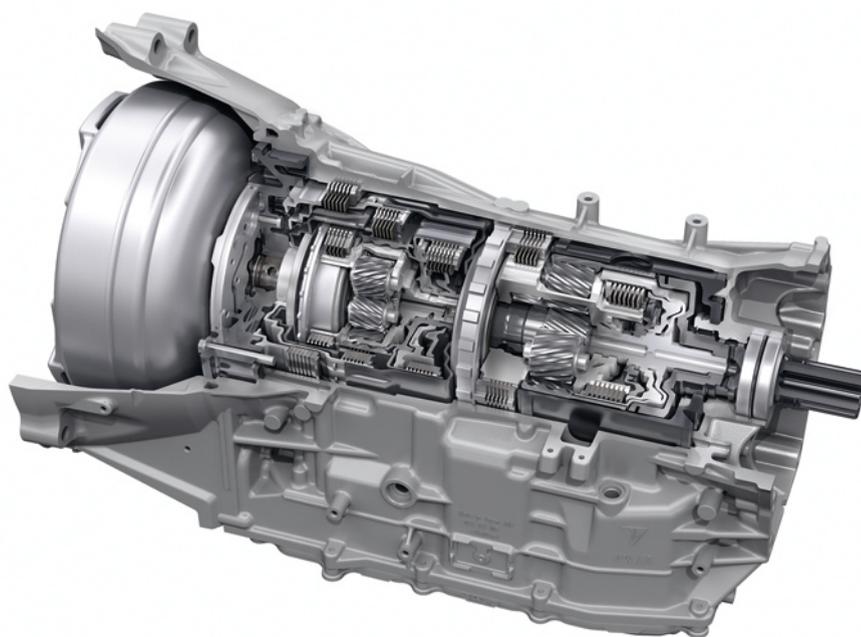
Même lorsque le sélecteur est en position automatique, vous pouvez passer les rapports manuellement



Volant sport à 3 branches avec commandes ergonomiques



Volant sport à 3 branches avec palettes



Boîte de vitesse Tiptronic S à 8 rapports

à l'aide des commandes situées sur le volant, pour optimiser les manœuvres de dépassement, par exemple. Au bout de 8 secondes, le système repasse en mode automatique. Le sélecteur permet également de passer les rapports manuellement. Il suit la même logique que les commandes du volant : une légère poussée vers l'avant pour passer le rapport supérieur, une légère pression en arrière pour rétrograder.

Sur demande, la nouvelle Panamera S Hybrid peut recevoir

un volant multifonction à 3 branches pour piloter l'ordinateur de bord, la plupart des fonctions audio, ainsi que le téléphone et la navigation, si la voiture en est équipée, à l'aide des commandes situées sur le volant.

Volant sport à 3 branches avec palettes.

Le volant sport à 3 branches avec palettes est disponible en option. 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, tirez vers vous la palette droite. Pour rétrograder, procédez de la même manière avec la palette gauche.

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

Suspension pneumatique adaptative avec PASM (Porsche Active Suspension Management).

La nouvelle Panamera S Hybrid bénéficie en version d'origine d'une suspension pneumatique adaptative associée au PASM (Porsche Active Suspension Management). Ce système combiné améliore tant la dynamique que le confort. Outre le PASM, la suspension pneumatique adaptative comprend la régulation de l'assiette et de la hauteur de caisse ainsi que le réglage de la suspension.

La régulation d'assiette assure à la voiture un comportement stable, automatiquement et indépendamment de la répartition de la charge. La fonction de régulation de la hauteur de caisse permet de surélever le niveau du véhicule de 20 mm afin de minimiser le risque de talonnage*. Lorsque le mode SPORT PLUS est activé, le système bascule automatiquement sur le niveau surbaissé (-25 mm). La réduction simultanée du volume d'air de la suspension pneumatique permet un réglage plus ferme de la suspension. Résultat : vous obtenez en quelque sorte un

châssis sport, par simple pression sur un bouton.

Le dispositif comprend également le PASM, système de régulation électronique des amortisseurs, qui ajuste de manière active et permanente la force d'amortissement en fonction du profil de la route et du type de conduite. La régulation stabilise la carrosserie. Elle traduit une logique de pilotage visant à minimiser les mouvements de la caisse et à assurer un confort élevé au niveau des 4 places.

Comment fonctionne le PASM ? Sur la console centrale, 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, dans le cas de vitesses élevées, en courbe, ou encore de conduite sur revêtements irréguliers, ainsi que les valeurs de l'accélération transversale, de l'angle de braquage, de la pression de freinage et du couple moteur. À partir des données relevées, le boîtier de commande régule l'amortissement en fonction du mode choisi.



Pour des raisons de sécurité, le PASM reste activé en permanence et s'adapte automatiquement aux conditions de conduite perçues. Si le conducteur est en mode Confort et adopte une conduite sportive plus dynamique, le système durcit

automatiquement le réglage tout en restant dans le profil sportif confortable pour améliorer la stabilité et la sécurité.

Si, en revanche, le conducteur conduit en mode SPORT ou SPORT

PLUS et aborde un revêtement irrégulier, le PASM intervient aussitôt pour assouplir légèrement le réglage de l'amortissement dans le mode choisi et optimiser ainsi le contact avec la route.

Il suffit d'une simple pression sur une touche et le tour est joué. Le résultat est sensible : une stabilité accrue, un confort plus élevé et des performances maximisées.

* Le niveau surélevé est interdit sur le réseau routier public, sous peine de dépasser la hauteur de montage légale des catadioptrés.



Direction et Servotronic.

D'origine sur la Panamera S Hybrid, la fonction Servotronic est une direction assistée asservie à la

vitesse. En conduite rapide, la direction se fait plus ferme tout en offrant une précision de conduite maximale et un confort de conduite exceptionnel. À

vitesse réduite, la souplesse de la direction facilite la conduite en ville et les manœuvres de parking, y compris en mode tout-électrique.

Jantes et système de contrôle de la pression des pneus (TPM).

Au départ de l'usine, la nouvelle Panamera S Hybrid reçoit des jantes « Panamera S » 18 pouces à 10 branches de conception allégée, en alliage léger. Dimensions des pneumatiques : 245/50 ZR 18 à l'avant et 275/45 ZR 18 à l'arrière.

D'autres modèles de jantes de 18, 19 et 20 pouces sont également disponibles en option. Tous les modèles peuvent recevoir au choix des pneumatiques toutes saisons de 19 pouces. Une version optimisée caractérisée par une faible résistance au roulement est également proposée en option. Résultat : une baisse de la consommation et des niveaux de résistance.

Prévu de série, le système de contrôle de la pression des pneus (TPM) avertit le conducteur de tout dysfonctionnement. Toute baisse ou perte de pression est immédiatement signalée par un témoin qui s'affiche sur l'écran de l'ordinateur de bord. Encore un atout pour votre confort et votre sécurité.



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

Porsche Stability Management (PSM).

Système de régulation automatique de la stabilité dynamique du véhicule, le PSM (Porsche Stability Management) fait partie des dotations de série de la nouvelle Panamera S Hybrid. Des capteurs évaluent en permanence la direction, la vitesse de la voiture, la vitesse de lacet ainsi que l'accélération transversale. Sur la base de ces valeurs, le PSM calcule la trajectoire réelle du véhicule. Au moindre écart, il réagit par un freinage individuel des roues afin de maintenir le cap.

Associé à l'ABD (système automatique de freinage) et à l'ASR (système d'antipatinage), le PSM

améliore également la motricité lors des accélérations sur sol irrégulier. Désactivable pour laisser la place à des sensations fortes, il reste toutefois en veille.

Il comprend en outre deux fonctions complémentaires : le préremplissage du circuit de freinage afin d'atteindre plus rapidement la puissance de freinage maximale et l'assistance au freinage pour une décélération maximale en cas d'urgence.

Touche SPORT.

La touche SPORT, une dotation d'origine sur la nouvelle Panamera S Hybrid, vous permet de choisir entre un réglage plus confortable ou plus sportif. Par simple pression sur la touche, le module de gestion électronique rend le moteur plus agressif. Résultat : la dynamique devient plus incisive. Avec la boîte Tiptronic S, le passage des rapports supérieurs se fait plus tardivement ; les rétrogradages sont en revanche anticipés. Le PASM (Porsche Active Suspension Management) bascule en mode SPORT. L'amortissement se veut plus sportif, la direction est plus souple et la voiture gagne ainsi en agilité dans les virages.

Le mode SPORT n'influence aucunement les modes de conduite spécifiquement hybrides, comme la conduite en mode électrique ou la récupération d'énergie. Avec la fonction E-Boost, le moteur électrique épaulé le moteur thermique dès que la pédale d'accélérateur atteint 80 % de la position du kick-down.

Pack Sport Chrono Plus.

En option, la Panamera S Hybrid peut recevoir le Pack Sport Chrono Plus (uniquement en association avec le PCM – Porsche Communication Management), qui permet un réglage encore plus sportif de la voiture.

Il regroupe le chronomètre à affichages numérique et analogique, la touche SPORT PLUS ainsi que l'affichage des performances au niveau du PCM. Sur la console centrale, la touche SPORT PLUS permet d'activer le mode SPORT PLUS. Comme en mode SPORT, le module de gestion du moteur rend le moteur plus réactif et plus incisif.

Le PASM (Porsche Active Suspension Management) passe également en mode SPORT PLUS. L'amortissement devient plus ferme.



Chronomètres numérique et analogique sur la console centrale

La suspension pneumatique adaptative optionnelle 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 au freinage en entrée de courbe comme en accélération en sortie

de courbe, notamment à de faibles vitesses.

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 éveil afin de s'activer 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. Pour afficher, mémoriser et évaluer les temps au tour, le PCM (Porsche Communication Management) se dote également d'une fonction d'affichage des performances.



Touches SPORT et SPORT PLUS sur la console centrale



Équilibre

Pour être performant, il faut être sûr de soi.

Lorsque l'on a une conduite sportive, penser aux autres s'impose. Nous avons anticipé.

Éclairage.

Les projecteurs de série Bi-Xénon avec réglage dynamique de la portée et lave-phares éclairent uniformément la route, que vous roulez en phares ou en codes. Autre dotation de série : les feux de jour à diodes électroluminescentes (DEL).

En option, nous vous proposons le PDLS (Porsche Dynamic Light System). En fonction de l'angle de braquage du volant et de la vitesse, le contrôle dynamique du faisceau fait pivoter les optiques principales en courbe ; le contrôle statique active un projecteur supplémentaire pour mieux éclairer les virages serrés et les intersections. Lorsque vous abordez un virage, la lumière vous précède déjà. Vous identifiez ainsi plus rapidement le profil de la route et d'éventuels obstacles. Le PDLS adapte

également la répartition de la lumière à la vitesse et à la visibilité. Résultat : une sécurité accrue dans les courbes, de jour comme de nuit.

Carrosserie.

Constituée d'acier et d'aluminium, la carrosserie de conception allégée, entièrement galvanisée, est conçue autour d'un habitacle hyperrigide offrant une protection maximale en cas de collision. Formée par une structure de longerons et de traverses, l'architecture avant absorbe l'énergie de la collision en répartissant la puissance du choc, ce qui permet de réduire la déformation de l'habitacle. 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.

Le capot avant actif améliore la protection des piétons. Le principe est le suivant : lorsque les capteurs logés dans le capot avant détectent un choc, le système soulève le capot au niveau du pare-brise. Le risque de blessures est ainsi réduit.

Airbags.

En plus des airbags genoux pour le conducteur et le passager, la nouvelle Panamera S Hybrid est équipée d'origine du système POSIP (Porsche Side Impact Protection). Il se compose d'airbags latéraux dans les sièges avant, d'airbags rideaux répartis sur l'ensemble du cadre de pavillon, ainsi que d'une protection anti-encastrement latérale intégrée dans les portes. Les airbags latéraux arrière sont disponibles en option.

Freins.

Les freins de la Panamera S Hybrid sont équipés d'étriers fixes mono-bloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et à 4 pistons à l'arrière. Les disques avant et arrière affichent respectivement un diamètre de 360 et 330 mm ; ils sont également ventilés pour mieux dissiper la chaleur.

Le frein de parking électrique, activable manuellement, se desserre automatiquement au démarrage. La fonction Hill Holder facilite le démarrage en côte. Le système

détecte automatiquement l'arrêt du véhicule en côte et maintient pendant un court laps de temps la pression de freinage sur les 4 roues via le système PSM pour éviter que le véhicule ne recule.

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

En option, pour les jantes de 19 pouces et plus, la nouvelle Panamera S Hybrid pourra recevoir des freins PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) éprouvés sur les circuits, dotés de disques de frein ajourés, en céramique de 390 mm

de diamètre à l'avant et 350 mm à l'arrière.

Le grand avantage des disques de frein PCCB réside dans leur légèreté : ils sont environ deux fois plus légers que des disques de frein en fonte de mêmes dimensions. Ce facteur joue en faveur des performances, mais aussi du poids des masses non suspendues et des masses en rotation, qui s'en trouve également réduit. Résultat : une maniabilité encore accrue, une meilleure adhérence au sol et un confort de conduite augmenté, notamment sur revêtements irréguliers.



Système de freinage de série



PCCB

Environnement.

Au cours des 15 dernières années, Porsche a réduit de près de 1,7%* par an, en moyenne, les émissions de CO₂ de ses voitures. À puissance motrice équivalente, notre gamme entière nous classe parmi les constructeurs qui rejettent le moins de CO₂ dans l'atmosphère. Un résultat obtenu grâce au rendement élevé de nos moteurs, à la conception allégée, à l'optimisation de l'aérodynamisme et aux faibles

coefficients de frottement de nos voitures.

Porsche nous prouve ainsi que même des voitures de sport puissantes peuvent afficher des taux de consommation et d'émissions modérés, dans leurs différentes catégories. La Panamera S Hybrid répond bien sûr à la norme Euro 5 en vigueur en Europe et à la norme ULEV aux États-Unis.

Ce bilan positif est obtenu grâce à l'utilisation de technologies telles

que l'injection directe d'essence (DFI), la motorisation Parallel-Full-Hybrid ou encore la récupération d'énergie, qui permet de recharger la batterie, principalement pendant les phases de freinage.

Autre élément déterminant : la carrosserie de la Panamera S Hybrid comprend près de 23% d'alliages légers. Le capot moteur, les portes, les ailes avant et le hayon arrière, par exemple, sont en aluminium. Gain de poids et économie de carburant sont au rendez-vous.

* La baisse de la consommation indiquée a été déterminée conformément au nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle) pour les différentes AM et conformément à la directive européenne respectivement en vigueur.



Personnalité

Passionnés de sport automobile, voyageurs au long cours, férus de technique automobile, soucieux d'écologie, familles. À chacun sa voiture. La nouvelle Panamera S Hybrid.

On peut se mettre au vert sans renoncer au confort urbain.

Intérieur.

Premier fait marquant, outre les quatre sièges individuels : grâce à la console centrale avant montante, vos mains passent rapidement du volant au sélecteur de la boîte de vitesse et inversement.

Sur le tableau de bord, l'écran TFT de 4,8 pouces peut afficher, entre autres, les informations de l'ordinateur de bord, le rapport enclenché, l'énergie en cours d'utilisation, pour chaque mode de conduite de la motorisation hybride. Il vous indiquera également les réglages du régulateur de vitesse adaptatif optionnel ou encore différents messages d'alerte, tel celui du système de contrôle de la pression des pneus (TPM). Si la voiture est équipée du PCM (Porsche Communication Management), vous pourrez également afficher la carte du système de navigation.

Les sièges avant avec appuie-tête intégrés sont entièrement électriques. Ils offrent le réglage de la profondeur et de la hauteur ainsi



Intérieur bicolore Noir et Gris Platine de la Panamera S Hybrid, Pack Intérieur Aluminium brossé

que de l'inclinaison de l'assise et du dossier. Les sièges sport adaptatifs sont proposés en option. Le chauffage des sièges, de série à l'avant, est disponible en option pour les sièges arrière. Sur demande également : la ventilation, pour les sièges arrière ou pour les quatre sièges (uniquement en association avec le chauffage des sièges).

Les deux sièges arrière offrent un large espace au niveau des jambes et une grande hauteur de pavillon pour s'adapter à toutes

les morphologies. Les dossiers sont rabattables dans une proportion de 40/60, avec à la clé un plus grand volume de coffre, soit 337 l sur la nouvelle Panamera S Hybrid, et 1 155 l une fois les dossiers rabattus.

Les sièges partiel cuir sont proposés dans 3 teintes intérieures. Les intérieurs tout cuir et cuir naturel optionnels ainsi que les Packs Intérieurs, proposés dans différents matériaux, offrent de nombreuses possibilités de personnalisation.



Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation

Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation.

La nouvelle Panamera S Hybrid peut recevoir le PCM (Porsche Communication Management) en option. Le PCM est un système centralisé d'information et de communication. Puissant, polyvalent, il reste très simple à utiliser.

Son écran tactile haute définition de 7 pouces, très lisible, comporte 5 lignes maximum par page et des aides ou instructions complémentaires contextuelles en bas de page.

Sur la Panamera S Hybrid, le PCM affiche, par le biais d'une représentation graphique de la motorisation hybride, les différents modes de conduite hybride (mode tout-électrique, fonction E-Boost, récupération d'énergie, ou mode Croisière) et les flux d'énergie correspondants. Un affichage statistique indique par ailleurs la proportion de conduite

sans moteur thermique, par rapport au temps de conduite total.

Le PCM propose 42 mémoires et un double tuner FM avec fonction RDS, qui recherche automatiquement la fréquence optimale de la station sélectionnée, ainsi qu'une fonction Autostore dynamique.

Le lecteur permet de lire les CD et DVD audio. Il est compatible avec le format mp3 et permet également de lire la piste audio des DVD. Un chargeur CD/DVD peut être intégré au PCM en option. Il peut contenir jusqu'à 6 CD ou DVD.

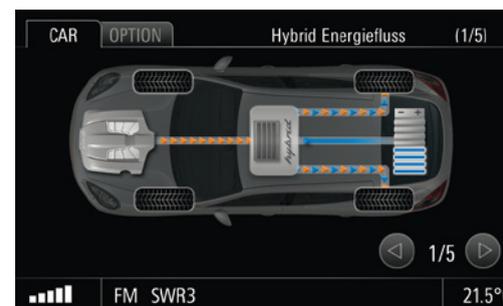
Prévue en option, l'interface audio universelle offre deux possibilités de connexion dans le vide-poche de l'accoudoir central avant : un port USB pour connecter et recharger différents modèles d'iPod® et d'iPhone® et, bien entendu, votre lecteur mp3 ou votre clé USB comportant des fichiers audio au format mp3, ou encore pour télécharger les données du carnet de bord électronique. La commande s'effectue via le PCM, le volant multifonction optionnel ou la commande vocale optionnelle. La prise AUX permet quant à elle de connecter un lecteur audio externe. Dans ce cas, la commande se fait directement sur le lecteur connecté.

Le module de navigation avec disque dur d'accès rapide intégré au PCM permet d'afficher les cartes en perspective ou en 2D, voire en 3D pour certains lieux et édifices. Le parcours est automatiquement ajusté à la taille maximale de l'écran. En mode Splitscreen, l'écran subdivisé en deux parties affiche d'un côté la carte et de l'autre les pictogrammes correspondant aux indications routières. Grâce à l'écran tactile, la commande est simple et rapide. Une impulsion sur le symbole TMC de la carte active le guidage dynamique via la fonction TMC (Traffic Message Channel).

Système audio CDR-31.

Le système audio CDR-31 possède un écran couleur tactile de 7 pouces qui permet de commander rapidement et simplement les fonctions essentielles et les menus. Cet autoradio-lecteur de CD intégré (avec double tuner et fonction RDS, 30 mémoires,

fonction Autostore dynamique et régulation du volume en fonction de la vitesse) est relié à 10 haut-parleurs d'une puissance totale de 100 W. En option, vous avez la possibilité de faire monter un chargeur de 6 CD. Vous pouvez choisir d'associer le CDR-31 au BOSE® Surround Sound-System.



BOSE® Surround Sound-System.

Le BOSE® Surround Sound-System peut être associé aussi bien au système audio CDR-31 qu'au PCM (Porsche Communication Management) optionnel.

Ses 14 haut-parleurs avec subwoofer actif* (caisson de basse de 160 W) ainsi qu'un amplificateur 9 canaux d'une puissance totale de 545 W diffusent un son équilibré.

Associé au PCM, le système lit les pistes audio de DVD encodés au

format numérique 5.1. 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 mesure tous les bruits de l'habitacle pour adapter et restituer automatiquement un son optimal. En toutes circonstances et en temps réel.

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. Résultat : une reproduction fidèle des sons, d'une grande précision, pure et authentique, diffusée à 360° à l'avant comme à l'arrière, que vous optiez pour la conduite en mode Croisière ou pour une conduite sportive.

* Sur la Panamera S Hybrid, la présence du subwoofer réduit le volume du coffre.



Image de la caméra de recul, sur le PCM



Régulateur de vitesse adaptatif

**Assistance parking.**

Les 4 capteurs de l'Assistance parking de série vous avertissent par un signal sonore de la présence d'objets derrière la voiture. Six capteurs supplémentaires, pour l'avant, sont disponibles en option. Dans ce cas, le système affiche également des signaux visuels sur une représentation graphique de l'environnement du véhicule, au niveau de l'écran central.

Visible sur l'écran du PCM, l'image de la caméra de recul (option disponible uniquement en association avec le PCM et l'Assistance parking avant et arrière) facilite vos manœuvres grâce à des lignes de guidage.

Régulateur de vitesse adaptatif.

Ce système disponible en option mesure la distance qui vous sépare du véhicule roulant devant vous et régule votre vitesse en fonction de celui-ci. Si vous aviez préréglé votre vitesse et que vous vous rapprochez de ce véhicule, le système intervient pour réduire automatiquement la vitesse de votre voiture en agissant sur l'accélérateur ou légèrement sur les freins afin de maintenir la distance de sécurité préréglée. En cas de freinages plus appuyés du véhicule qui vous précède, le régulateur de vitesse adaptatif réduit votre vitesse. Dès que la voie est dégagée, il rétablit la vitesse préréglée.

Assistance angles morts.

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 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, notamment sur autoroute. Elle n'intervient pas sur la direction et peut être désactivée à tout moment.

Caractéristiques techniques

Moteur		
Nombre de cylindres		6
Cylindrée		2 995 cm ³
Puissance (DIN) au régime de		333 ch (245 kW) 5 500–6 500 tr/min
Couple maximal au régime de		440 Nm 3 000–5 250 tr/min
Taux de compression		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 totale 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		Propulsion
Boîte de vitesse Tiptronic S à 8 rapports		De série
Essieu avant		Double triangulation à large base, suspension à roues indépendantes
Essieu arrière		Essieu multibras, suspension à roues indépendantes
Direction		Assistée, hydraulique
Freins		Étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disques de freins ventilés, ABS
Jantes	AV AR	8 J x 18 ET 59 9 J x 18 ET 53
Pneumatiques	AV AR	245/50 ZR 18 275/45 ZR 18

Les modèles photographiés dans cette brochure comportent des équipements optionnels avec supplément de prix. Les informations sur les équipements, l'aspect, les performances, les dimensions, le poids, la consommation et les frais d'entretien des véhicules présentées dans ce catalogue correspondent aux données connues au moment de l'impression. Sous réserve de toute modification.

Poids à vide		Tiptronic S
DIN		1 980 kg
Selon directive CE*		2 055 kg
PTAC		2 485 kg
Charge utile maximale		505 kg
Performances		Tiptronic S
Vitesse de pointe		270 km/h
0–100 km/h		6,0 s
Reprise (boîte automatique, de 80 à 120 km/h)		3,9 s
Consommation/Émissions**		Tiptronic S
Cycle urbain (l/100 km)		8,3 (8,0***)
Cycle extra-urbain (l/100 km)		6,4 (6,1***)
Cycle mixte (l/100 km)		7,1 (6,8***)
Émissions de CO ₂ (g/km)		167 (159***)
Dimensions		
Longueur		4 970 mm
Largeur (rétroviseurs compris)		1 931 mm (2 114 mm)
Hauteur		1 418 mm
Empattement		2 920 mm
Volume du coffre (selon VDA)		337 l
Volume du coffre avec banquette arrière rabattue (selon VDA)		1 155 l
Capacité du réservoir/Réserve		80 l/15 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.

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



Conclusion

Votre cœur rêve d'une voiture de sport et votre raison d'une voiture sage ? Pourquoi pas l'inverse ! L'ingénierie Porsche s'emploie précisément à résoudre les paradoxes.

La nouvelle Panamera S Hybrid. Performante par conviction.



Sous réserve d'erreurs et de modifications.

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 Forest Certification).

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

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

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2010
Édition : 11/10
Printed in Germany
WSLP1201000330 FR/WW

PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE