A Porsche Panamera – teljesen új fejlesztés

**Sportautó a limuzinok között**

**Stuttgart.** Az új Porsche Panamera két, egymásnak ellentmondó jellemzőt egyesít, még az eddiginél is jobban: egy vérbeli sportautó teljesítményét egy luxusautó kényelmével. Egy Gran Turismo, újragondolva és áthangolva. A Panamera második generációja előre lép, hogy a luxuskategória teljesítmény-mércéjévé váljon. Átgondolása során a Porsche módszeresen továbbfejlesztette a Panamera koncepcióját – egészen a legapróbb részletekig újratervezve és átalakítva a négyajtós modellt. Friss motorok és váltók, tökéletesített futómű, és a jövő szellemét idéző kijelzők, valamint vezérlési koncepció. Az új Panamera kitolja a nagyratörő sportautók és a kényelmes luxusautók világa közötti határt, olyan felszereltségekkel, mint például a hátsókerék-kormányzás, az aktív karosszériadőlés-kiegyenlítés, vagy a háromkamrás légrugózás.

**A 911 formanyelve még dinamikusabb vonalvezetéssel**

Vizuálisan a nagy Porsche egyedi koncepciója visszatükröződik a formanyelvén is: félreismerhetetlenül Panamera, félreismerhetetlenül sportautó – hosszú, dinamikus arányokkal, hangsúlyos vállakkal, atletikus vonalakkal és szélsőségesen lejtő tetővonallal, ami 20 mm-rel alacsonyabb hátul, mint eddig. Ez a Porschéra jellemző vonalvezetés biztosítja a stílusbeli köteléket a Porsche formai ikonjával, a 911-gyel.

**Magas fokú funkcionalitás és könnyű kezelhetőség a Porsche Advanced Cockpit révén**

A Porschékra jellemző belső teret az új Panamerában újraértelmeztük a jövő számára. A fekete-panel felületek és az interaktív megjelenítők az okostelefonokhoz és a tabletekhez hasonló, egyértelmű és intuitív felhasználói felületté állnak össze, amivel az autó összes funkcióját lehet vezérelni. A klasszikus nyomógombok és a hagyományos műszerek számát jelentősen csökkentettük. Helyüket érintésérzékeny panelek és személyre szabható kijelzők vették át, amelyek az új Porsche Advanced Cockpit-ban főszerepet játszanak – a vezető és az összes utas javára. A jelentősen kibővített kommunikációs, kényelmi és segédrendszerek ellenére a különböző funkciókat egyértelműbb, intuitívabb módon lehet kezelni. A Porsche Advanced Cockpit a mobilitás analóg világából a digitális jelenbe lép át, teret adva az érzelmeknek. A műszercsoport közepén lévő fordulatszámmérő az 1955-ös Porsche 356 A előtt tiszteleg.

**Új V6-os és V8-as biturbó motorok bőséges erővel és öblös hangzásvilággal**

A Porsche mindig is többet nyújtott a puszta erőnél; a hatékonyság legalább olyan fontos a márka számára. Annak érdekében, hogy ezt a formulát magasabb szintre emeljük, a Panamera második generációjának összes motorját átdolgoztuk. Mindegyik erősebb, miközben üzemanyag-fogyasztásuk jelentősen javult, emissziójuk pedig csökkent. Három új biturbó, közvetlen befecskendezéses erőforrás lesz elérhető a piaci startkor: a Panamera Turbo, a Panamera 4S és a Panamera 4S Diesel. Mindegyik – első ízben a dízelmodellt is beleértve – állandó összkerékhajtással és egy új fejlesztésű, nyolcsebességes Porsche duplakuplungos automataváltóval (PDK) érkezik. A V8-as benzinmotor 550 lóerővel ruházza fel a Panamera Turbót, miközben a V6-os erőforrás 440 lóerőt teljesít a Panamera 4S-ben. A Panamera 4S Diesel esetében egy 422 lóerős V8-asról beszélünk, amelynek 850 Nm-es maximális forgatónyomatéka is bőséges vonóerőről gondoskodik.

**Egy luxusautó, ami a versenypályáktól sem ijed meg**

Az új Panamera koncepciójával összhangban a futómű szintén a luxusautók kényelmét ötvözi a valódi sportautók teljesítményével. Ez úgy lehetséges, hogy a meggyőző alapbeállítást opcionálisan különféle innovatív rendszerek egészítik ki, így például az új, háromkamrás technológiájú légrugózás Porsche Active Suspension Management (PASM elektronikus lengéscsillapítás-vezérlés) rendszerrel, a továbbfejlesztett Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) rendszerrel, valamint az aktív dőlésstabilizálás és az új elektromechanikus kormánymű. Az integrált 4D futóművezérlő rendszer valós időben elemzi és hangolja össze az összes futóműrendszert, tovább optimalizálva az új Panamera menettulajdonságait. A Porsche a sportautók kormányzási pontosságát és kezességét a Gran Turismo kategóriába is elhozza a hátsókerék-kormányzással – ami szintén újdonság, és egyenesen a 918 Spyder és a 911 Turbo modellekből érkezik. A fékteljesítmény szintén sokat fejlődött.

**A segédrendszerek következő generációja**

Az új Panamera számos széria és opcionális segédrendszerrel rendelkezik, amelyek egyszerűbbé és biztonságosabbá teszik az életet az utazást. A legfontosabb újdonságok között megtaláljuk az éjjellátó berendezést, amely hőkamera segítségével azonosítja az embereket és a nagyobb állatokat, és színekkel kihangsúlyozott figyelmeztetéssel jelez a műszercsoporton. Az opcionális, 84-pontos LED mátrix fényszóróval kombinálva a tompított fényszóró hatótávolságán kívül eső embereket a rendszer rövid ideig megvilágítja, ha azok a kalkulált útvonal közelében tartózkodnak, még gyorsabb vezetői reakciókat lehetővé téve. Az új éjjellátó asszisztens egyike azon segédrendszereknek, amelyek már előre segítenek elkerülni a kritikus helyzeteket. Különösen előrelát az új Porsche InnoDrive, ami az adaptív tempomatot is magában foglalja. A navigáció, valamint az érzékelők és a kamerák adatai alapján meghatározza és elvégzi az optimális gyorsulást illetve lassulást, valamint a fokozatok kiválasztását és a vitorlázási funkció használatát a következő három kilométeren. Mindeközben az ’elektronikus másodpilóta’ a kanyarokat, a szintkülönbségeket és a sebességkorlátozásokat is figyelembe veszi.

**Az új motorok, részletezve: nagyobb teljesítmény, jobb üzemanyag-fogyasztás**

Új, erőteljes és üzemanyag-takarékos: a Panamera V6-os és V8-as turbómotorjai. És mindegyik magáénak mondhatja azt a koncepcionális sajátosságot, amelyet a motortervezők szakzsargonja „forró oldallal befelé” jellemzővel illet. Lefordítva ez azt jelenti, hogy az új Panamera motorok turbófeltöltői középre, a V-elrendezésű hengerek közé vannak beépítve. A központi turbóelhelyezésnek számos előnye van: az erőforrás kompaktabb, ami egyben alacsonyabb beépítési helyzetet tesz lehetővé. Ennek pedig pozitív hatása van az autó súlypontjára. A két turbófeltöltő és az égéstér közötti rövidebb távolság közvetlenebb gázreakciókat tesz lehetővé. A motor reakciói tovább fokozhatók az opcionális Sport Response gombbal ellátott üzemmód-választóval. Az elsőként a 918 Spyder-ben bemutatott üzemmód-választó egy, a kormánykeréken elhelyezett, intuitívan működtethető forgókapcsolóval működtethető, amivel négy vezetési üzemmód közül (Normál, Sport, Sport Plus vagy Egyéni) választhatjuk ki a kedvünkre valót. A forgókapcsoló közepén található a Sport Response gomb. Ennek segítségével felszabadíthatjuk a Panamerákban rejlő maximális potenciált – mégpedig egyetlen gombnyomással.

Eleinte a Panamera Turbo modellben dolgozik a sorozat legerősebb motorja. A 4,0-literes biturbó V8-as 550 lóerőt teljesít 5,750-es fordulatszámon és maximális forgatónyomatéka 770 Nm, amely 1,960 és 4,500/perc között áll rendelkezésre. Így az elődmodellnél 30 lóerővel erősebb, miközben nyomatéka 70 Nm-rel emelkedett. A nyolchengeres erőforrás a Panamera Turbót 3,8 másodperc alatt gyorsítja álló helyzetből 100 km/h-ra; a Sport Chrono csomaggal ez mindössze 3,6 másodpercre csökken. A modell végsebessége 306 km/h. A lenyűgöző adatok kiválóan prezentálják, hogy milyen könnyedén mozog a Panamera Turbo, mindössze 3,6 kg/lóerős tömeg-teljesítmény arányának köszönhetően. A lenyűgöző menetteljesítményekkel az alacsonyabb üzemanyag-fogyasztási értékek képeznek kontrasztot. A mindössze 9,3-9,4 l/100 km-es vegyes adat (Új Európai Vezetési Ciklus vagy NEDC) akár 1,1 literrel kevesebb, mint az előd esetében. Mindez 212-214 g/km-es széndioxid-kibocsátásnak felel meg.

A Porsche összetett, ún. twin-scroll turbófeltöltőket használ a sűrített levegő égéstérbe történő juttatásához a V8-as esetében. A két, egymással ellentétes irányban forgó feltöltő már nagyon alacsony fordulatszámon maximális nyomatékról gondoskodik. A Panamera Turbo az első Porsche, amit az új adaptív hengervezérléssel felszereltek. Részterhelésnél a rendszer átmenetileg észrevehetetlenül átkapcsolja a nyolchengeres erőforrást négyhengeressé. Ez akár 30 százalékkal csökkentheti az üzemanyag-fogyasztást, a négyhengeres fázisok teljesítmény-lehívásától függően.

A Panamera 4S 2,9 literes, V6-os biturbó motorjának csúcsteljesítménye 440 lóerő (ez 20 lóerővel több az elődmodellnél), amely már 5,650/perces fordulaton elérhető, miközben 1,750 és 5,500/perc között az új hathengeres 550 Nm nyomatékot szolgáltat (30 Nm plusz). A Panamera 4S csupán 4,4 másodperc alatt gyorsul 100 km/h-ra (4,2 másodperc Sport Chrono csomaggal), 289 km/h-s végsebességével pedig megközelíti a bűvös 300-as határt. Az NEDC szerinti vegyes üzemanyag-fogyasztása 8,1-8,2 l/100 km (186 – 184 g/km CO2). A Panamera 4S előző generációjához képest ez akár 1 literrel, vagyis tizenegy százalékkal jobb érték.

A Panamera Turbo nyolchengeres motorjához hasonlóan a Panamera 4S hathengeres erőforrása szintén közvetlen üzemanyag-befecskendezéssel rendelkezik. A befecskendezők égéstérben való elhelyezése optimális égést, maximális hatékonyságot és nagyon jó motorreakciót biztosít. A 4S és a Turbo jellemzője a kivételesen testes és hiteles hangzás.

Az új Panamera egy vadonatúj nyolchengeres dízelmotorral is elérhető lesz, elsőként állandó összkerékhajtással kombinálva. A Porsche sorozatgyártású autóiban valaha alkalmazott legerősebb dízelmotor 422 lóerőt teljesít (3,500/perces fordulaton), és maximális nyomatéka lehengerlő 850 Nm – amely folyamatosan jelen van az 1,000-től 3,250-ig terjedő fennsíkon. 285 km/h-s végsebességével a Porsche Panamera 4S Diesel jelenleg a világ leggyorsabb sorozatgyártású dízelmotoros járműve. Az öngyulladós Gran Turismo 4,5 másodperc alatt teljesíti a 0-100-as sprintet (4,3 másodperc Sport Chrono csomaggal), miközben NEDC szerinti vegyes üzemanyag-fogyasztása mindössze 6,7-6,8 l/100 km (178 – 176 g/km CO2).

A dízelmodellben szintén központi turbóelhelyezést alkalmaztak a mérnökök, ám a common-rail befecskendezésű motort (aminek 2500 bar a maximális befecskendezési nyomása) szekvenciális turbófeltöltéssel szerelték fel a mérnökök. Ez lehetővé teszi, hogy a motor egy- vagy kétturbós üzemmódban működhessen, használattól függően. Alacsony és közepes motorfordulatszámokon a kipufogógáz kizárólag a két turbófeltöltő egyikét hajtja, ami fokozza a gázreakciót. A második turbófeltöltő nem dolgozik, amíg a fordulatszám el nem éri a 2,700-as értéket. Mindkét turbófeltöltő változtatható turbina-geometriával (VTG) rendelkezik – egy olyan alapelvvel, amely a 911 Turbóból lehet ismerős.

**Az új formaterv részletei: még dinamikusabb arányok**

A Panamera külső karaktere még élesebbé vált a második generáció megérkezésével. Már az arányok is nagyon dinamikusak. Az új Panamera 5049 mm hosszú (+34 mm), 1937 mm széles (+6 mm) és 1423 mm magas (+5 mm). A magasság-gyarapodás ellenére a négyajtós modell sokkal alacsonyabbnak és hosszabbnak tűnik. Ez főleg az utastér hátsó része feletti – 20 mm-rel – csökkentett magasság vizuális hatása, melynek ellenére az egyenletesen jó fejtér megmaradt. Ez a módosítás viszont teljesen megváltoztatja az autó megjelenését. A tengelytáv 30 mm-rel, 2950 mm-re növekedett, amely szintén megnyújtja a Panamera arányait. Az első kerekek még közelebb vannak a sarkokhoz, ami csökkenti az első túlnyúlást, és még hosszabbá teszi az A-oszlop és az első tengely közötti távolságot. A hátsó túlnyúlás hosszabb, erőteljesebb kiállást biztosítva az autónak.

A Panamera csak hat milliméterrel lett szélesebb, de ez jó pár centiméternek érződik. Ezt a hatást többek között az A-alakú légbeömlők erősítik, amelyek oldalra nyúlnak és teljesen új orrkialakításról gondoskodnak. Ugyanakkor a hűtőrács precízen megalkotott lamellái szintén az autó szélességét hangsúlyozzák. A nyíl-alakú motorháztető még jobban ráerősít erre a hatásra, miközben alacsonyabbnak láttatja a Panamerát – többek között a kihangsúlyozott domborítással, melynek vonalai immár a lökhárítóig érnek. A járműkoncepció alacsonyabb orrkialakítását a kompakt építésű motorok tették lehetővé. A domborítástól balra és jobbra a motorháztető precízen beleolvad a hangsúlyos vállakba – tipikus Porsche formai megoldás. A LED-es fényszórók megjelenése szintén a magabiztos kiállást fokozza a négypontos LED-es nappali menetfényekkel. Háromféle fényszórórendszer áll az ügyfelek rendelkezésére.

Az új karosszéria számos része, így például a motorháztető, a csomagtérfedél, a tető és a légterelők alumíniumból készültek, és a dinamikus tetővonallal összefonódva még jobban kihangsúlyozzák a sportautós sziluettet. Hátul a tető beleolvad a karakteres Porsche far-részbe – teljesen egyedi a vonalvezetés, ami a kupékra emlékeztet. A tetővonal két finoman kialakított sarka csökkenti a jármű vizuális magasságát. Az oldalablakok megjelenése is változott: a hátsó rész vonalaival együtt ezek vizuálisan folyamatos felületet adnak, ami a Porsche 911-gyel való stílusbéli rokonságot hangsúlyozza. Az ajtókat és a légterelőket háromdimenziós kialakítás jellemzi, ahol a konvex és konkáv felületeken tükröződő és megtörő fény izmos kiállást láttat. A formaterv fontos részletét képezik az első kerekek mögött található levegőkilépők, de a kiszélesedő kerékjáratok szintén erőteljes kiállásról gondoskodnak. A nagy kerékjárati ívek elegendő helyet biztosítanak a 19 colos (4S/4S Diesel), 20 colos (Turbo) és opcionálisan 21 colos könnyűfém kerekeknek.

A tény, hogy a Panamera egy négyajtós kupé, nem pedig hagyományos szedán, hátulnézetből még nyilvánvalóbbá válik. A tető, a tetőoszlopok és az ablakok által határolt felületeket erőteljes, széles vállak keretezik. Egyértelmű: a Panamera kétségtelenül sportautó. A hátsó kialakítás leginkább hangsúlyos részét a beépített, négypontos féklámpákkal ellátott LED-es hátsó lámpatestek adják. Ezeket vékony LED-csík köti össze. Az elemek összhatása félreismerhetetlen éjszakai megjelenésről gondoskodik. A karosszéria színére fényezett hátsó légterelő tökéletesen és elegánsan olvad a csomagtérfedélbe, ami szériában elektromosan nyílik és záródik. A Panamera Turbo esetében a légterelő ketté válik kiemelkedés közben, további felületet létrehozva. A hátsó rész alját a diffúzor határozza meg, amelybe bal- és jobboldalon beépülnek a kipufogórendszer rozsdamentes acél végződései. Ezek a Panamera 4S és 4S Diesel esetében kerek kialakítást kapnak, miközben a Panamera Turbo trapéz alakú végeket mondhat magának.

**A Porsche kezelési filozófia – jövő-központú újraértelmezés**

A Panamera teljesen új belső kialakítással rendelkezik. Számos területen érintésérzékeny felületek veszik át a klasszikus nyomógombok funkcióját, és nagyfelbontású kijelzők olvadnak bele a belső formákba. A luxuskategóriában a Porsche belső terének digitalizációja, amely a 918 Spyder-rel kezdődött, a következő szintet a Panamera esetében az új Porsche Advanced Cockpit formájában éri el. A sportautókra jellemző alacsony üléspozícióból a vezetőnek nem csak lenyűgöző kilátása van az autó széles vállainak és a motorháztető domborításának köszönhetően, de két 7 colos kijelző is segít az ideális ergonómia megteremtésében, közvetlenül a vezető látóterében. A két kijelző közepén található egy nagyon fontos analóg műszer: a fordulatszámmérő. A középkonzolban a vezető és az utas között egy 12,3 colos érintőképernyős rendszer dominál: a Porsche Communication Management (PCM) központi rendszer új generációja. A vezető és az utas egyénileg szabhatja személyre ezt a kijelzőt. Természetesen a PCM-ben minden egyesül: online navigáció, a Porsche Connect online funkciói, okostelefon-integráció Apple CarPlay-jel és az új beszédvezérlés, ami a természetes nyelvi parancsokra is reagál. A PCM csúcsminőségű, nagyfelbontású kijelzője harmonikusan olvad bele a középkonzol fekete paneljébe, amiben a PDK mechanikus összeköttetés nélküli előválasztó karját találjuk. A középkonzol érintésérzékeny gombokkal ellátott új vezérlőpaneljén számos funkciót szabályozhatunk intuitív módon. Még a központi légbeömlők lamellái is elektromosan állíthatók érintésérzékeny csúszkákkal. A hátsó utasok a klímaberendezést és az infotainment funkciókat az opcionális négyzónás automataklíma paneljén keresztül vezérelhetik.

Mindemellett a Porsche Panamera a luxuskategória legjobb variálhatóságával büszkélkedhet, különösen praktikussá téve a hétköznapokat például a 40:20:40 arányban ledönthető hátsó üléstámlák révén (495 – 1304 literes csomagtartó). A Panamera kényelmi szintjét olyan új opciók emelik magasabbra, mint például a nyitható panorámatető, a masszírozós ülések, a hangulatvilágítás és a Burmestertől származó 3D high-end audiorendszer.

Az új Porsche Panamera máris rendelhető, és a kereskedésekben 2016. november 5-től megtekinthető. A németországi árak bruttó 113.027 eurótól kezdődnek a Panamera 4S esetében. A Panamera 4S Diesel ára bruttó 116.954 eurótól indul, és a Panamera Turbo bruttó 153.011 eurótól elérhető.

*Képanyag a Porsche Newsroom-ban (*[*http://newsroom.porsche.de)*](http://newsroom.porsche.de)), valamint *akkreditált újságírók számára a Porsche sajtóadatbankjában (*[*https://presse.porsche.de)*](https://presse.porsche.de)) *érhető el.*

Panamera Turbo: vegyes üzemanyag-fogyasztás: 9,4 – 9,3 l/100 km, város: 12,9 – 12,8 l/100 km, városon kívül: 7,3 – 7,2 l/100 km;

CO2-kibocsátás: 214 – 212 g/km

Panamera 4S: vegyes üzemanyag-fogyasztás: 8,2 – 8,1 l/100 km, város: 10,2 – 10,1 l/100 km, városon kívül: 6,8 – 6,7 l/100 km;

CO2-kibocsátás: 186 – 184 g/km

Panamera 4S Diesel: vegyes üzemanyag-fogyasztás: 6,8 – 6,7 l/100 km, város: 7,9 l/100 km, városon kívül: 5,9 – 5,8 l/100 km;

CO2-kibocsátás: 178 - 176 g/km