



PORSCHE



Panamera Turbo S.

Force de caractère.

**La sérénité est une question de force de caractère.
Nouvelle Panamera Turbo S.**

4 portes, 4 places. 8 cylindres.
Jusque-là, rien d'extraordinaire.
Mais vient ensuite ce qui fait des
modèles Panamera des voitures
uniques. Et parmi celles-ci, la
Panamera Turbo S.



La mention « Turbo » appelle déjà un équipement de série exceptionnel. La présence du « S » convoque à son tour des éléments de style spécifiques. À cela s'ajoutent une puissance

sereine et une efficacité énergétique élevée.

Résultat : la force de caractère attendue de la Panamera Turbo S.

S U C H E



Le design extérieur de la Panamera n'est pas le fruit de nos expériences. Il traduit au contraire certaines réalités. Celles du patrimoine génétique Porsche, dont la Panamera Turbo S hérite, sans ambiguïté.

Les ailes : à l'avant, elles s'élèvent en surplomb du capot ;

suivant un dessin plus musclé à l'arrière, elles donnent à la Panamera Turbo S une véritable carrure. Pour une silhouette générale typiquement Porsche, comme tout modèle Panamera. Dynamique, sans extravagance. Élégante, sans trop en faire.

La Panamera Turbo S marque sa différence par le biais d'éléments de style caractéristiques : par exemple des jantes « 911 Turbo II » 20 pouces de série avec enjoliveurs en couleur et des élargisseurs de voie de 5 mm sur l'essieu arrière, ou encore un monogramme arrière, et des jupes latérales spécifiques.

Autres signes distinctifs : l'aile arrière double mobile, peinte dans la couleur de la carrosserie et le système d'échappement sport de série, qui ajoute à la vigueur innée de la voiture. Ces détails créent une allure inédite et très affirmée, mais qui n'en reste pas moins personnalisable avec une gamme de 17 teintes

extérieures, parmi lesquelles la nouvelle teinte Gris Quartz métallisé, réservée à la Panamera Turbo S*.

Pour se démarquer, il suffit d'avoir conscience de son potentiel. La nouvelle Panamera Turbo S le prouve.

Lorsque l'on aime les belles routes, on aime aussi les belles voitures.

* Disponible au plus tôt à partir de septembre 2011.





Voyager au long cours, partir en voyage d'affaires, ou sortir tous les jours. Tout est possible, dans une ambiance sportive. On n'en attend pas moins de la Panamera Turbo S.

**Grand Tourisme :
tout un programme.**



Baguettes de seuil de porte, compte-tours portant l'inscription « turbo S », appuie-tête avec écusson Porsche en relief : pas d'équivoque possible, vous êtes à bord d'une Panamera d'exception. Comblé par le niveau de confort exceptionnel de la Panamera Turbo S, vous vous concentrez sur votre conduite : de série à l'avant, les sièges confort électriques de série se doublent du Pack Mémoire Confort ; les quatre sièges sont chauffants au départ de l'usine. Exclusivité réservée à la nouvelle Panamera Turbo S : les intérieurs tout cuir Gris Quartz/Crème* et Noir/Crème ainsi que le Pack intérieur Betula Anthracite sont de série.

La communication fait elle aussi la part belle aux hautes technologies : le PCM (Porsche Communication Management) de série est équipé d'un module de navigation avec disque dur rapide, d'un écran tactile haute définition de 7 pouces et d'un lecteur CD/DVD. La commande vocale est optionnelle. Au départ de l'usine, la Panamera Turbo S bénéficie en outre de l'affichage de l'accélération longitudinale et transversale, au tableau de bord, comme sur l'écran du PCM.

Grâce à ses 14 haut-parleurs avec caisson de basse de 200 watts (subwoofer actif) ainsi qu'à son amplificateur 9 canaux, le BOSE® Surround Sound-System diffuse

un son équilibré. Puissance totale de 585 watts. Mozart ou Motown, votre Panamera Turbo S prend des allures de salle de concert. Vous êtes séduit.

Et parce que l'on ne refuse rien à une personnalité d'exception, votre Panamera Turbo S pourra recevoir, si vous le souhaitez, le High-End Surround Sound-System de Burmester®, l'une des marques les plus prestigieuses dans le domaine audio.

Assistance angles morts*.

Par l'intermédiaire de radars, l'Assistance angles morts surveille l'arrière de votre voiture, notamment les angles morts. Dès 30 km/h, le système vous avertit par un signal visuel 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.

Régulateur de vitesse adaptatif.

Disponible en option, il mesure la distance qui vous sépare du véhicule roulant devant vous et régule votre vitesse en fonction de celui-ci. Si 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 parking.

Dotée de 4 capteurs à l'arrière et 6 capteurs à l'avant, l'Assistance parking de série vous avertit par un signal sonore ainsi que par des signaux via une représentation graphique de l'environnement de la voiture, sur l'écran central. Visible sur l'écran du PCM, l'image de la caméra de recul facilite vos manœuvres grâce à des lignes de guidage.

* Disponible au plus tôt à partir de septembre 2011.



**Une seule voie
mène au succès :
la vôtre.**

Quatre adultes et leurs bagages dans une voiture de sport ?

Les deux sièges arrière offrent un large espace au niveau des jambes et une grande hauteur sous pavillon pour s'adapter à toutes les morphologies. Ainsi qu'un excellent maintien latéral, même en courbe, à vitesse élevée. Pour un même niveau de confort. Les deux sièges sont séparés par un accoudoir rabattable, avec compartiment de rangement.

Si vous avez besoin de plus de rangements, vous pourrez opter pour une large console centrale arrière. Elle est livrée avec deux prises 12 V, ainsi que le pré-équipement pour un compartiment réfrigéré.

En option, votre nouvelle Panamera Turbo S peut 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.

Sur la nouvelle Panamera Turbo S, le volume du coffre se monte à 432 litres. De quoi loger par exemple quatre valises de la Porsche Design Driver's Selection.

Atout déterminant : la hauteur inhabituelle du coffre, grâce à la forme particulière du hayon, dont l'ouverture large facilite par ailleurs le chargement, et à la lunette arrière grande dimension.

Facteur rare sur ce segment : les sièges arrière sont rabattables

entièrement ou partiellement. En position de chargement maximal, sur la nouvelle Panamera Turbo S, ils libèrent même un volume de 1 250 litres.

Mieux encore : grâce aux sièges rabattables individuellement, le volume de coffre exceptionnel se double d'un haut niveau de modularité, pour tout transporter, des paquets les plus petits aux objets les plus encombrants.



L'habitacle est généreux avec les passagers arrière. Alors que dire du coffre !





Consommation/Émissions

Panamera Turbo S avec boîte PDK

Cycle urbain (l/100 km) :	17,0 (16,7*)
Cycle extra-urbain (l/100 km) :	8,4 (8,3*)
Cycle mixte (l/100 km) :	11,5 (11,3*)
Émissions de CO ₂ (g/km) :	270 (265*)

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

Les véhicules Porsche (essence) 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) NEDC (New European Drive Cycle/ nouveau cycle de conduite européen), 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 de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

La nouvelle Panamera Turbo S est équipée d'un nouveau moteur essence V8 biturbo de 4,8 litres de cylindrée, à injection directe (DFI), doté du VarioCam Plus et avec échangeur thermique, qui développe 550 ch (405 kW) à 6 000 tr/min.

Entre 2 250 et 4 500 tr/min, il atteint un couple maximal de 750 Nm, voire de 800 Nm avec la fonction Overboost. Ce gain de puissance, par rapport à la Panamera Turbo, s'explique par la présence de deux nouveaux turbocompresseurs à turbines en aluminium et titane qui, grâce au calculateur moteur adapté, autorisent une réactivité encore plus élevée du moteur. Mais ce n'est là qu'un aspect des choses. Car en matière d'efficacité, la

Panamera Turbo S laisse pantois : l'injection directe, en effet, permet de piloter très précisément l'injection de l'essence directement à l'intérieur de chaque cylindre, ce qui en améliore le refroidissement. Il est ainsi possible d'augmenter le taux de compression et d'obtenir plus de puissance par un meilleur rendement du moteur.

Le VarioCam Plus relève d'un concept deux-en-un : ce système règle le calage des arbres à cames d'admission ainsi que la levée des soupapes d'admission. Il fait la différence entre conduite au quotidien et sollicitations maximales pour mieux s'adapter. Résultat : des accélérations instantanées et un cycle moteur optimisé.

La fonction Stop-Start automatique coupe le moteur, lorsque vous êtes par exemple immobilisé au feu rouge et que vous gardez le pied sur la pédale de frein, le moteur redémarre, dès que vous la relâchez.

Résultat : la nouvelle Panamera Turbo S franchit le 0 à 100 km/h en 3,8 secondes (fonction Launch Control activée). La vitesse de pointe s'établit à 306 km/h.

La boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK) à 7 rapports est une dotation d'origine. Elle offre des passages de rapports ultrarapides, sans coupure de puissance. Également présent au départ de l'usine : le PTM (Porsche Traction Management), ou transmission intégrale active

avec différentiel central multi-disque électronique. Il régule la répartition de la force motrice, entre l'essieu avant et l'essieu arrière à entraînement permanent. En association avec le PSM (Porsche Stability Management) nouvelle génération, le PTM assure ainsi une répartition idéale, pour une puissance maximale, en toutes circonstances.

Les performances sont au final une affaire de choix personnel. Et vous avez fait le choix des performances maximales.

Il n'y a rien de plus naturel que de vouloir aller plus loin.

Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE et 692/2008/CE) selon le nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle). 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 de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche. Consommation mesurée avec l'équipement de série. Les équipements optionnels peuvent modifier la consommation et les performances de conduite.





Du sport de haut niveau, au sport de très haut niveau.

En toute logique, la Panamera Turbo S affiche plus de puissance. La règle s'applique également au Pack Sport Chrono Turbo de série. Il comprend l'ensemble des fonctions proposées par le Pack Sport Chrono Plus. Le Pack Sport Chrono Plus permet un réglage encore plus sportif du châssis et de la transmission. Pour votre plus grand plaisir. Il regroupe le chronomètre à affichage numérique et analogique, la touche SPORT PLUS, ainsi que l'affichage des

performances sur le PCM.

Le mode SPORT PLUS s'active via la touche SPORT PLUS, sur la console centrale. Le module de gestion du moteur rend le moteur plus incisif. Le PASM (Porsche Active Suspension Management) de série passe également en mode SPORT PLUS. L'amortissement devient plus ferme, l'agilité et l'adhérence augmentent.

La suspension pneumatique adaptative, également de série, bascule sur le niveau surbaissé et adopte un réglage plus ferme. Pour plus de sportivité et d'agilité. Et votre plus grand plaisir.

Fidèle à l'esprit turbo, le Pack Sport Chrono Turbo va encore plus loin, avec la fonction Overboost. Le principe est le suivant : en pleine accélération, touche SPORT ou SPORT PLUS activée, cette fonction augmente la pression de suralimentation de 10 % au maxi-

mum, pendant un temps limité. La surpression entraîne une augmentation du couple maximal. Au lieu de 750 Nm, le moteur délivre un court instant jusqu'à 800 Nm. Le bonheur.

Autre particularité : la fonction Launch Control. Elle favorise les accélérations, départ arrêté. Procédez comme suit : placez le sélecteur sur la position « D » ou « M » puis pressez 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. Maintenant, relâchez la pédale de frein et entrez dans la 4^e dimension. L'effet est immédiat.

De série, la Panamera Turbo S dispose du PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) qui inclut le PTV Plus (Porsche Torque Vectoring Plus). Ce système de stabilisation

active réduit les mouvements de roulis en courbe, pour plus de dynamisme et de confort. Associé au PDCC, le PTV Plus renforce la motricité et la stabilité. Démultiplication variable de la direction assistée, asservie à la vitesse, le système Servotronic est, lui aussi, prévu d'origine. À vitesse élevée, la direction est à la fois ferme et extrêmement précise, pour votre plus grand confort. À vitesse réduite, le système Servotronic facilite les manœuvres de stationnement.

Un caractère fort ne franchit jamais les limites, quelles que soient les circonstances.





La Panamera Turbo S requiert un système de freinage digne de sa puissance élevée. Les freins dotés d'étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et

4 pistons à l'arrière assurent de fait une décélération typiquement Porsche.

Les étriers de frein monobloc sont de conception fermée. Ils offrent ainsi une plus grande rigidité, une meilleure résistance à la pression, ainsi qu'un poids moindre.

En option, la nouvelle Panamera Turbo S pourra recevoir des freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) éprouvés sur les circuits.

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 même conception et de mêmes dimensions. Ce facteur joue en faveur de l'adhérence au sol et de l'agilité, du fait du poids réduit des masses non suspendues et des masses en rotation.

Le système PDLS (Porsche Dynamic Light System) vous aide à prévoir (au sens strict du terme) les aléas de la route. 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.



Pour votre protection, la Panamera Turbo S utilise une technologie avancée, à savoir deux airbags grand volume (conducteur et passager) offrant deux niveaux de déclenchement, en fonction de la gravité de l'accident et du type de choc (frontal ou latéral par l'avant, par exemple). En plus des airbags genoux pour le conducteur et le passager, la nouvelle Panamera

Turbo S est équipée d'origine du système POSIP (Porsche Side Impact Protection). Il se compose d'airbags latéraux à double chambre, pour la zone du bassin et du thorax, d'airbags rideaux répartis sur l'ensemble du cadre de pavillon, ainsi que d'une protection anti-encastrément latérale intégrée dans les portes. Des airbags latéraux arrière sont disponibles en option.

**Rester serein,
c'est avant tout
savoir prendre du
recul.**

Nombreux sont ceux qui se reposent sur leurs lauriers. D'autres ne se laissent pas endormir par le succès. Il leur faut toujours et encore se mesurer aux limites du faisable. Pour plus de dynamisme. Et plus de caractère. Quoi de plus naturel ?

**Nouvelle Panamera Turbo S.
Force de caractère.**



Pour plus d'informations, découvrez notre Microsite spécial, sur la page : www.porsche.com/panamera-turbo-s

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2011

Les textes, photos et autres informations contenus dans la présente brochure sont la propriété de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Toute reproduction, représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, faite sans le consentement préalable de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG est illicite.

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 connaître avec précision les caractéristiques et équipements des modèles commercialisés dans votre pays Veuillez contacter le Réseau Officiel Porsche. Sous réserve de toute erreur et toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, ainsi que de toute variation de teintes et de matériaux.

Porsche, l'écusson Porsche, Panamera, PDK, PCCB, PCM et PSM sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Germany.

www.porsche.com
Édition : 03/2011

Imprimé en Allemagne

