



PORSCHE



## Informazione stampa

Porsche Cayenne

## Indice

<b>I nuovi modelli Cayenne</b>	Cinque varianti per iniziare	<b>1</b>
<b>La nuova Porsche Cayenne</b>	Potenza e coppia più elevate con consumo ridotto	<b>2</b>
<b>Styling e carrozzeria</b>	Design affinato e linee nette	<b>6</b>
<b>Telaio e sistemi di regolazione</b>	Più comfort e dinamica di guida	<b>8</b>
<b>Interni e allestimento</b>	Ancora più confortevoli e sicuri	<b>10</b>
<b>La Cayenne S E-Hybrid</b>	La prima ibrida plug-in nel suo segmento	<b>13</b>
<b>Dati tecnici</b>	Cayenne Diesel	<b>16</b>
	Cayenne S Diesel	<b>20</b>
	Cayenne S	<b>24</b>
	Cayenne Turbo	<b>28</b>
	Cayenne S E-Hybrid	<b>32</b>

I nuovi modelli Cayenne**Cinque varianti per iniziare**

Tutti i modelli della nuova Porsche Cayenne offrono maggiore potenza, coppia più elevata e allo stesso tempo una riduzione dei consumi rispetto al modello precedente. Una novità mondiale è la Cayenne S E-Hybrid con motori plug-in. Nella nuova Cayenne S, un motore biturbo V6 da 3,6 litri rimpiazza il motore aspirato V8 da 4,8 litri. I motori restanti sono stati rielaborati. È possibile scegliere tra cinque modelli:

Cayenne Diesel	Turbodiesel V6 da 3,0 litri con potenza di 262 CV (193 kW); cambio Tiptronic S a otto rapporti; accelerazione da 0 a 100 km/h in 7,3 secondi; velocità massima 221 km/h; consumo 6,8-6,6 l/100 km; emissioni CO <sub>2</sub> 179-173 g/km.
Cayenne S Diesel	Turbodiesel V8 da 4,2 litri con potenza di 385 CV (283 kW); cambio Tiptronic S a otto rapporti; accelerazione da 0 a 100 km/h in 5,4 secondi; velocità massima 252 km/h; consumo 8,0 l/100 km; emissioni CO <sub>2</sub> 209 g/km.
Cayenne S	Biturbo V6 da 3,6 litri con potenza di 420 CV (309 kW); cambio Tiptronic S a otto rapporti; accelerazione da 0 a 100 km/h in 5,5 secondi; velocità massima 259 km/h; consumo 9,8-9,5 l/100 km; emissioni CO <sub>2</sub> 229-223 g/km.
Cayenne Turbo	Biturbo V8 da 4,8 litri con potenza di 520 CV (382 kW); cambio Tiptronic S a otto rapporti; accelerazione da 0 a 100 km/h in 4,5 secondi; velocità massima 279 km/h; consumo 11,5-11,2 l/100 km; emissioni CO <sub>2</sub> 267-261 g/km.
Cayenne S E-Hybrid	Motore Full-Hybrid parallelo con tecnologia plug-in, motore turbo-compresso V6 da 3,0 litri e motore elettrico sincrono con potenza complessiva di 416 CV (306 kW); cambio Tiptronic S a 8 rapporti; accelerazione da 0 a 100 km/h in 5,9 secondi; velocità massima 243 km/h; consumo 3,4 l/100 km; emissioni CO <sub>2</sub> 79 g/km.

---

La nuova Porsche Cayenne

## **Potenza e coppia più elevate con consumo ridotto**

La storia di successi della Cayenne ha inizio nel 2002. Da allora, anche il concetto di “sinergia” è stato ampliato ulteriormente: con esso l’idea di un’auto sportiva nel segmento dei SUV è divenuta realtà. La Cayenne offre ambiente, precisione e piacere di guida su qualsiasi superficie: tragitto casa-ufficio, fuoristrada o circuito. E con i cinque posti e una dotazione più ampia e di maggiore qualità, offre una grande spaziosità per il massimo piacere di guida. Con il tipico DNA che contraddistingue il design del marchio Porsche.

Le vendite raggiunte superano ogni attesa grazie al pacchetto completo ed equilibrato. Dallo stabilimento sono usciti oltre 276.000 veicoli della prima generazione, della seconda generazione presentata nel 2010 finora sono già stati prodotti 303.000 esemplari. Pertanto la Cayenne non solo contribuisce alla crescita degli utili di Porsche, ma garantisce anche la base economica per investimenti in future generazioni di vetture altamente dinamiche: dalle berline ai SUV, fino alle vetture sportive.

La nuova Cayenne porta avanti questo cammino. Una maggiore efficienza, uno stile di guida ancora più preciso, un design affinato e una dotazione di serie ancora più ricca: queste sono le principali caratteristiche. Cinque modelli disponibili: Cayenne Diesel, Cayenne S Diesel, Cayenne S, Cayenne Turbo e, in prima mondiale, Cayenne S E-Hybrid, il primo ibrido plug-in nel segmento dei SUV Premium. I valori dei consumi e delle emissioni sono straordinari per il segmento dei SUV Premium: 3,4 litri per 100 chilometri ed emissioni di CO<sub>2</sub> di 79 g/km sono cifre che parlano chiaro. E tutto con trazione integrale. Unitamente alla Panamera S E-Hybrid e alla 918 Spyder, Porsche come unico costruttore al mondo offre tre modelli ibridi plug-in.

### **Tutte Cayenne con consumi più bassi e prestazioni migliori**

Aumento della potenza e della coppia con contemporanea riduzione dei consumi: per Porsche non si tratta di contrasti inconciliabili. Nella Cayenne, i famosi motori vengono ulteriormente sviluppati e ottimizzati. Essi presentano un basso consumo di carburante rispetto alla versione del modello immediatamente precedente, con valori prestazionali migliorati.

La Cayenne S con motore biturbo V6 da 3,6 litri rappresenta una novità. Questo gruppo motore è stato appositamente sviluppato da Porsche per i SUV e successivamente è stato utilizzato nella Macan. Nella Cayenne S, supera tutte le caratteristiche chiave del gruppo motore V8 finora utilizzato. La sovralimentazione biturbo e il “downsizing”, con riduzione della cilindrata, consentono di aumentare notevolmente l'efficienza migliorando nel contempo le prestazioni di guida. La potenza e la coppia passano rispettivamente da 20 CV a 420 CV e da 50 Nm a 550 Nm, mentre il consumo scende di 0,9, portandosi a meno di dieci litri per 100 chilometri.

Anche il modello “top”, la Cayenne Turbo, raggiunge i 520 CV con una potenza maggiorata di circa 20 CV e una coppia di 750 Nm maggiorata di circa 50 Nm. L'accelerazione è più veloce di tre decimi di secondo rispetto al modello precedente, raggiungendo una velocità massima di 279 km/h e ciononostante consuma 0,3 l/100 km in meno rispetto al passato.

Oltre alla nuova Cayenne S E-Hybrid, i modelli diesel definiscono gli standard per il consumo di carburante. La Cayenne Diesel offre un aumento di coppia e di potenza contemporanea alla riduzione dei consumi, influenzando positivamente anche sulla massima autonomia. La potenza massima del motore V6 da 3 litri, rispetto al modello precedente raggiunge complessivamente 262 CV ed è aumentata di 17 CV grazie all'impiego di un grande turbocompressore; la coppia massima è aumentata di 30 Nm raggiungendo 580 Nm. Il tutto evidenziato da uno sprint migliorato di 0,3 secondi da 0 a 100 km/h e una velocità massima di 221 km/h, con un consumo da 6,8 a 6,6 l/100 km.

La Cayenne S Diesel unisce con abilità i vantaggi di un motore diesel turbocompresso al noto carattere emozionale dei motori a scoppio. Il motore diesel V8 da 4,2 litri sviluppa una potenza di 385 CV e una coppia impressionante di 850 Nm, con riserve di potenza sempre disponibili. In 5,4 secondi raggiunge 100 km/h da fermo. La velocità massima è di 252 km/h. Il consumo NCPE è di 8,0 l/100 km.

### **Accorgimenti generali in materia di efficienza**

Numerose tecnologie in materia di efficienza sull'intero gruppo propulsore contribuiscono alla riduzione dei consumi della nuova Cayenne, come pure un cambio Tiptronic S ottimizzato a 8 rapporti con funzione "veleggio", una funzione Start-Stop Plus automatica ulteriormente migliorata e una gestione della temperatura ottimizzata.

La funzione Start-Stop Plus automatica ampliata spegne il motore appena il veicolo raggiunge una bassa andatura durante la frenata, ad esempio, in prossimità di un semaforo. Se necessario, la funzione può essere disattivata tramite un tasto sulla console centrale. In modalità Sport e Sport-Plus, la funzione Start-Stop automatica viene disinserita automaticamente.

Per la prima volta tutte le Cayenne sono dotate della nota funzione di "veleggio", già presente negli altri modelli Porsche. Gli sviluppatori hanno ottimizzato di conseguenza il cambio Tiptronic S a 8 rapporti. Se il conducente toglie il piede dal gas, il cambio Tiptronic S stacca automaticamente la marcia inserita e il veicolo "veleggia". Premendo il pedale del gas o il freno, immediatamente viene reinserita la marcia adeguata e la frizione viene chiusa. Algoritmi intelligenti consentono di adattare la funzione "veleggio" anche allo stile di guida. Tale funzione può essere disinserita con il tasto Start-Stop automatico.

Per la prima volta, i modelli Cayenne adottano alette di raffreddamento attive, situate dietro l'ingresso centrale dell'aria e regolate dalla gestione del motore. Si aprono o si chiudono a seconda della situazione di guida e del fabbisogno di raffreddamento, regolando quindi la quantità d'aria, garantendo una migliore aerodinamica e contribuendo alla gestione della temperatura. In questo modo, motore e cambio si riscaldano velocemente, raggiungendo temperature d'esercizio ottimali.

La gestione intelligente della temperatura presente nella Cayenne regola il raffreddamento di motore e cambio per ridurre le perdite per attrito che si verificano durante la fase di riscaldamento. Motore e cambio si scaldano più velocemente grazie un controllo mirato delle correnti di calore e a un'accensione graduale, a seconda delle necessità, dei diversi circuiti di raffreddamento. Oltre a ciò, le nuove alette di raffreddamento sono collegate alla gestione della temperatura, consentendo un rapido riscaldamento dei gruppi motore in caso di avvio a freddo. Tutto ciò non solo contribuisce ulteriormente alla riduzione dei consumi, ma nel contempo aumenta il comfort, poiché anche la temperatura desiderata all'interno dell'abitacolo viene raggiunta più velocemente.

**Pacchetto Sport-Chrono: dotato della funzione “Performance-Start”**

Per lo sprint da 0 a 100 km/h, il pacchetto Sport-Chrono opzionale offre per la prima volta nella Cayenne la funzione “Performance-Start”. Il conducente attiva la funzione premendo contemporaneamente il pedale del freno e del gas, mentre il display dello strumento multifunzione segnala che il veicolo è pronto a partire. Con questa azione, i dispositivi di controllo rilevano la richiesta della funzione “Performance-Start”, il numero di giri aumenta e il cambio Tiptronic S si predispone di conseguenza; le cambiate essenziali dalla prima alla seconda e dalla seconda alla terza marcia vengono ottimizzate per lo sprint da 0 a 100 km/h. Con il pacchetto Sport-Chrono, tutte le Cayenne ottengono un miglioramento di 0,1 secondi.

Styling e carrozzeria

## **Design affinato e linee nette**

I designer Porsche hanno connotato la Cayenne prima versione in modo più netto e chiaro. Il suo design sottolinea la vicinanza della Cayenne alla strada e ne rafforza il carattere di auto sportiva.

In particolare, la parte posteriore della nuova Cayenne si presenta chiaramente diversa. I fari posteriori sono più piatti e tracciati in modo più preciso. Analogamente alla luce diurna anteriore a LED, le luci di stop sono a quattro punti. Il portatarga, il maniglione a barra e la fanaleria sono integrati in modo ancora più elegante nel portellone posteriore. Il nuovo portellone posteriore “prende” la forma dei fari posteriori e la porta avanti su un preciso bordo luminoso orizzontale. Il tutto sottolinea la larghezza del veicolo, che risulta più “pieno” sulla strada. A ciò contribuiscono anche i terminali di scarico di nuova formulazione integrati nella parte bassa del retro, presenti in tutti i modelli S della Cayenne sempre e solo come doppi terminali. Lo spoiler del tettuccio ora non presenta più alcun gradino. In questo modo continua in modo più coerente la linea di base del tetto e ha un effetto ancora più potente.

### **Parte anteriore: più presenza ma discreta**

La parte anteriore del veicolo ne caratterizza in modo determinante l'immagine complessiva, ecco perché il muso, i parafranghi e il cofano anteriore sono stati tutti riformulati ex novo. Per l'osservatore, ora tutte le linee di design sostanziali non puntano più al centro, bensì verso l'esterno. In questo modo la Cayenne appare più larga e pertanto più potente.

Il cofano motore ha una forma dichiaratamente più larga e le sue fughe laterali si trovano ora sui parafranghi. La presa d'aria centrale, leggermente più piccola rispetto al modello precedente, sottolinea la rigidità della vista anteriore. È affiancata da altre due prese d'aria esterne, che hanno ora un aspetto più voluminoso e sono orientate verso l'esterno. I cosiddetti air-blade a destra e a sinistra della parte anteriore dirigono in modo efficiente l'aria di raffreddamento verso i raffreddatori per aria compressa, creando anche una forte accentuazione ottica.



I gruppi ottici Bi-Xenon, di serie nei modelli base ed S, con la luce diurna “oscillante” tipica di Porsche, a LED a quattro punti, identificano chiaramente fin dal primo colpo d’occhio la nuova Cayenne come una Porsche. La potenza del modello top, la Cayenne Turbo, è sottolineata dai gruppi ottici di serie a LED comprendenti il Porsche Dynamic Light System (PDLS).

La vista laterale della Cayenne conquista con la sua linea sportivamente discendente del tetto. Grazie al design rielaborato, la parte anteriore e quella posteriore hanno un effetto ancora più preciso e pertanto più pregnante. Ulteriori caratteristiche di design sono gli specchietti laterali con frecce integrate, i parafanghi dal disegno netto e lo spoiler del tettuccio, ora più chiaramente presente. Quest’ultimo migliora anche l’aerodinamica, riducendo al minimo la turbolenza dell’aria.

### **Nuovi colori**

Per tutti i modelli vengono offerti nuovi colori sia per l’interno che per l’esterno. Una particolarità sono i colori esterni bianco Carrara metallizzato e palladio metallizzato, disponibili per tutti i modelli. Per tutti i modelli è possibile scegliere senza sovrapprezzo la dotazione degli interni nella combinazione bicolore nero-beige Luxor. Sempre per gli interni, è nuovo anche il decoro legno opzionale in radica di noce scuro.

Telaio e sistemi di regolazione

## **Più comfort e dinamica di guida**

La Porsche Cayenne ha numerosi punti di forza e uno di essi è il telaio. Nella nuova Cayenne gli sviluppatori hanno aumentato ulteriormente la sinergia fra comfort e sportività. E lo hanno fatto in tutte le varianti, con sospensioni in acciaio, il Porsche Active Suspension Management, oppure con le sospensioni ad aria.

Il lavoro degli ingegneri si nasconde fin nei minimi dettagli. Il vasto pacchetto degli accorgimenti per tutti i modelli Cayenne comprende punti di sospensione ottimizzati che, unitamente a una nuova regolazione del telaio, contribuiscono sostanzialmente all'aumento del comfort. Per un comportamento in risposta più preciso sono stati impiegati dei cuscinetti compositi sui bracci trasversali degli assi anteriore e posteriore, nonché sui portaruote dell'asse posteriore. Il passaruote ha una forma marcatamente più esatta. Il telaio della Cayenne è ancora più preciso, più sportivo e al tempo stesso più comodo.

Nella Cayenne, il Porsche Active Suspension Management (PASM) è stato adeguato per interagire con il nuovo pacchetto Sport-Chrono nelle sue funzioni ampliate e con il tasto Sport Plus premuto. Le tre note versioni del telaio PASM si chiamano ora Comfort, Sport e Sport Plus. La Cayenne S E-Hybrid dispone di serie del PASM, la Cayenne Turbo anche delle sospensioni ad aria.

Le sospensioni ad aria, opzionali per tutti gli altri modelli, supportano l'elevata esigenza della Cayenne di comfort di livello elevato, dinamica di guida eccellente nonché idoneità al fuoristrada e alla vita quotidiana. La regolazione del livello contenuta nelle sospensioni ad aria mette a disposizione, a seconda della situazione di guida, un totale di sei livelli di altezza del veicolo. Una novità per la Cayenne è la possibilità di abbassare il bordo di carico: un tasto nel vano di carico consente di ridurre ora anche da lì il livello di carico di 52 mm, con portellone posteriore aperto. L'altezza del bordo di carico sarà in quel caso di 69 cm.

---

Per la Cayenne sono ora disponibili nuove ruote in alluminio con raggi nei formati da 18 a 21 pollici. Tutte riuniscono insieme struttura leggera e design attraente e indipendente. Una particolarità è data dalle nuove ruote da 21 pollici nel design della 911 Turbo nonché nel design classico sportivo della Cayenne. Oltre a ciò, viene introdotta una nuova generazione di gomme estive da 21 pollici, quali le nuove Michelin Latitude Sport 3. Queste gomme sono predisposte in modo particolare per fornire prestazioni e guida sportiva. La loro mescola speciale e la bassa sezione dello pneumatico offrono chiari vantaggi proprio in curve affrontate in velocità. In esse sono state ottimizzate le tre componenti essenziali di uno pneumatico: la mescola, il profilo e la struttura della gomma.

## Interni e allestimento

### **Ancora più confortevoli e sicuri**

La nuova generazione di Cayenne gode ora di una dotazione di serie ampliata che comprende, tra l'altro, proiettori Bi-Xenon per tutti i modelli. Il modello di alta gamma Cayenne Turbo è dotata di gruppi ottici di serie a LED, comprendenti il Porsche Dynamic Light System (PDLS). La dotazione di serie di tutti i modelli comprende ora anche il portellone posteriore ad azionamento automatico, un volante sportivo multifunzione con paddle di selezione marce, listelli sottoporta in acciaio inox, controllo pressione pneumatici e interfaccia audio.

Il gruppo ottico del volante sportivo multifunzione con paddle di selezione marce si ispira al volante della 918 Spyder. Ulteriore attenzione è stata dedicata anche ai sedili posteriori ancora più comodi; inoltre, se lo si desidera, essi sono anche disponibili in versione ventilata.

Per migliorare ulteriormente il comfort del cliente, è disponibile su richiesta la funzione "Soft-Close" delle portiere. Questo meccanismo di chiusura integrato nelle portiere è particolarmente utile ad esempio in caso di parcheggi stretti. Anche il parabrezza riscaldabile, disponibile come optional, contribuisce a rendere più confortevole il periodo invernale. Esso non presenta i tradizionali fili riscaldanti, utilizza invece una lamina riscaldante estremamente sottile. In questo modo è possibile utilizzare tutti i sistemi di assistenza con telecamera senza limitazioni. Effetto secondario: La lamina integrata nel parabrezza riduce anche il livello di rumore all'interno dell'abitacolo.

Le sospensioni ad aria forniscono una comoda funzione aggiuntiva: Con portellone posteriore aperto, grazie a un tasto installato lateralmente nel vano di carico, è possibile abbassare la vettura di 52 mm e di conseguenza il bordo di carico. Inoltre, è stato semplificato il montaggio e lo smontaggio della copertura del vano di carico.

### **Connettività e sistemi di assistenza**

Tutte le Cayenne offrono di serie la possibilità di collegare una sorgente audio esterna. Porsche Car Connect, disponibile per la prima volta come optional per la nuova Cayenne e fornito di serie nella Cayenne S E-Hybrid, rappresenta l'accesso semplice e veloce a numerose informazioni sul veicolo e il comando di svariate funzioni tramite app per smartphone, Porsche Car Connect.

L'offerta di sistemi di assistenza è stata ampliata e i sistemi esistenti presentano funzioni aggiuntive. Novità: a partire dalla fine del 2014, il Park-Assistant situato nella parte anteriore e posteriore della vettura sarà disponibile come optional con "surround view". Questa funzione consente di eseguire manovre di parcheggio comode e sicure anche in condizioni di scarsa visibilità. A tale scopo, la vettura oltre alla telecamera posteriore è dotata anche di tre altre telecamere ad alta risoluzione, integrate nella parte anteriore e negli specchietti laterali. Dalle immagini di tutte e quattro le telecamere, il sistema calcola una prospettiva aerea virtuale sul veicolo e ne visualizza l'immagine sul display del Porsche Communication Management (PCM).

### **Sistema di regolazione automatica della velocità con Porsche Active Safe (PAS)**

Il sistema di regolazione automatica della velocità aumenta il comfort soprattutto nei viaggi in autostrada. Il sistema regola la velocità in base alla distanza del veicolo che precede. L'intervallo di velocità regolabile è compreso tra 30 e 210 km/h. Se la distanza rispetto al veicolo che precede si riduce, il sistema rallenta dolcemente la vettura, se necessario fino all'arresto. Se il conducente entro tre secondi aziona la leva di comando o il pedale del gas, il sistema si avvia automaticamente e, a seconda della situazione del traffico, accelera alla velocità massima precedentemente impostata. Per una sicurezza ancora maggiore, il sistema Porsche Active Safe (PAS) integrato interviene anche se il sistema di regolazione automatica della velocità è disinserito. Inoltre, in caso di rapido avvicinamento, avvisa della necessità di intervento attraverso un segnale visivo e sonoro, poi con un piccolo colpo di freno. Se il guidatore reagisce, la frenata da lui impressa viene rafforzata entro i limiti del sistema fino alla frenata totale. Sono anche disponibili un assistente di cambio corsia e una segnalazione di cambio corsia. L'assistente di cambio corsia esegue un monitoraggio della zona laterale dietro la vettura che procede nonché degli angoli ciechi, e avvisa il conducente attraverso un segnale nello specchietto esterno, se il sistema rileva la presenza di un'altra vettura nella corsia adiacente. La segnalazione di cambio corsia rileva le linee di delimitazione della carreggiata mediante telecamera, avvisando il guidatore con un segnale acustico in caso di spostamento involontario dalla corsia.

Il tradizionale tempomat fornito di serie attiva per la prima volta i freni per mantenere costante la velocità, ad esempio in caso di salite, se non è sufficiente togliere il piede dal pedale del gas. La dotazione di serie comprende anche il freno multicollisione. Esso frena il veicolo coinvolto in un incidente automaticamente dopo la prima collisione, per ridurre

gli effetti di un secondo impatto. Se sensore di airbag invia il segnale di una collisione, il sistema inizia automaticamente una decelerazione di max. 0,6 g. In linea di massima, il sistema Assistant esegue una frenata fino a una velocità residua di dieci km/h. Normalmente tale velocità è sufficiente per portarsi in una posizione sicura dopo la frenata di emergenza. Con il freno multicollisione, il conducente può sovrasterzare in qualsiasi momento: premendo il pedale del gas, il freno multicollisione viene disattivato. Il sistema automatico viene disinserito anche se il conducente esegue una frenata totale con decelerazione ancora più potente.

### **Led nella parte anteriore e posteriore**

Il gruppo ottico a LED di nuova concezione con Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) abbina la più moderna tecnologia di illuminazione con funzioni intelligenti aggiuntive. Oltre alla regolazione statica e dinamica della luce in curva del PDLS (dotazione di serie nella Cayenne Turbo), il PDLS Plus prevede anche un abbagliante dinamico: esso viene attivato e disattivato continuamente in base alla situazione del traffico. Inoltre, il PDLS Plus è dotato di una luce specifica che rileva gli incroci e gli imbocchi tramite i dati di navigazione del PCM e che interviene attivando la luce statica in curva a destra o a sinistra. I gruppi ottici a LED sono sostanzialmente più efficienti in fatto di energia e con il loro colore simile alla luce del giorno e la maggiore percezione della contrasto possono prevenire l'affaticamento del conducente.

Ora le frecce sono integrate negli specchietti laterali mentre mancano le frecce laterali finora integrate nei parafranghi anteriori.

I nuovi fari posteriori a LED identificano nettamente la Cayenne rispetto alla generazione dei modelli precedenti. Sono più piatti e tracciati in modo più preciso. I conduttori della luce conferiscono al fascio luminoso maggiore filigrana e omogeneità. Anche nelle luci posteriori viene utilizzato il design a quattro punti per le luci di stop, analogamente alla nuova tecnologia a quattro punti delle luci di marcia diurne nei gruppi ottici. I retronebbia ora sono integrati nei riflettori nel sottocoda.

La Cayenne S E-Hybrid

## **la prima ibrida plug-in nel suo segmento**

Anche fuori dalla gamma di modelli Porsche, la Cayenne S E-Hybrid è una vera novità mondiale: è la prima ibrida plug-in nel segmento dei SUV e definisce nuovi standard per le vetture di lusso a trazione integrale. La batteria ad alto voltaggio può essere caricata sia tramite una rete elettrica esterna sia durante la marcia. Le caratteristiche dell'esterno della Cayenne S E-Hybrid sono le pinze freni in colore Acidgreen e le scritte applicate. Anche gli indicatori degli strumenti nel cockpit sono realizzati in questo colore ben visibile.

I progressi tecnici rispetto alla precedente Cayenne S Hybrid sono molto evidenti: la Cayenne S E-Hybrid presenta una batteria del motore agli ioni di litio con una capacità attuale di 10,8 kWh (nel modello precedente: 1,7 kWh, con una batteria NiMH), che offre una alimentazione del tutto elettrica da 18 a 36 km, a seconda dello stile di guida e della topografia. Pertanto, in molti casi è possibile percorrere gran parte delle strade di tutti i giorni senza consumo di carburante e senza emissioni locali. La potenza del motore elettrico è quasi raddoppiata, da 34 kW a 70 kW (95 CV). Ora il consumo totale è di 3,4 l/100 km invece degli 8,2 l/100 km precedenti, che corrisponde a 79 g/km emissioni di CO<sub>2</sub>. Nel modello precedente era di 193 g/km.

Il gruppo propulsore è già stato sperimentato nella Panamera S E-Hybrid, tuttavia è stato adattato per l'utilizzo nella Cayenne S E-Hybrid. E analogamente, l'erogazione della potenza del motore elettrico e l'accensione del motore a combustione vengono dosate molto delicatamente tramite il pedale del gas con un punto di pressione inseribile. La potenza combinata del motore turbocompresso V6 da 3,0 litri e il motore elettrico complessivamente di 416 CV, con una coppia totale di 590 Nm, garantiscono prestazioni di guida a livello sportivo: da 0 a 100 km/h in 5,9 secondi e una velocità massima di 243 km/h. La massima velocità elettrica è di 125 km/h. La Cayenne S E-Hybrid è collegata in rete con il sistema Porsche Car Connect di serie: ad esempio, tramite smartphone è possibile richiamare i dati relativi allo stato di carica o all'efficienza energetica oppure controllare la climatizzazione opzionale durante la sosta. Essa consente di riscaldare o raffreddare l'abitacolo ad accensione disinserita, per regolare la temperatura prima del viaggio, mentre la vettura è ancora collegata alla rete elettrica. In questo modo non si utilizza energia durante il viaggio e l'autonomia elettrica aumenta.

---

**Dettagli per un concetto perfetto di ibrida plug-in**

La batteria agli ioni di litio ha lo stesso alloggiamento della Panamera S E-Hybrid ed è sistemata sotto il pianale del vano di carico. Tuttavia è dotata di celle con capacità più elevata, 28 Ah invece di 24,5 Ah.

La vettura è dotata di serie di un nuovo caricabatteria da 3,6-kW. Come optional, è disponibile anche un caricabatteria integrato con una potenza di 7,2 kW, che carica la Cayenne S E-Hybrid con una velocità doppia come con il caricabatteria di serie, a condizione che vi sia un collegamento elettrico adeguato. Ad esempio, in Germania in meno di un'ora e mezza invece che quasi tre ore.

Una peculiarità è il serbatoio del carburante a pressione della Cayenne S E-Hybrid. Una leggera sovrappressione di 0,3 bar garantisce che il carburante esalato non si liberi in aria, influenzando negativamente sulle emissioni. Durante il rifornimento, premendo il tasto di sblocco della valvola del serbatoio si crea una depressurizzazione e il gas del carburante viene neutralizzato tramite un filtro a carboni attivi. Naturalmente, la Cayenne S E-Hybrid è conforme alla normativa Euro 6 sui gas di scarico.

**Elevata competenza di vetture ibride in Porsche**

Porsche è il fornitore leader di vetture ibride Premium. La Panamera S E-Hybrid, prima vettura plug-in nella categoria lusso, ha definito nuovi standard già con la sua introduzione sul mercato nel giugno 2013. Ora la Cayenne S E-Hybrid trasferisce questa tecnologia d'avanguardia nel settore dei SUV Premium. La 918 Spyder ha dimostrato in modo impressionante con il suo giro record sul circuito di Nürburgring nel settembre 2013 che con la tecnica ibrida anche le auto supersportive raggiungono nuove dimensioni prestazionali e che, per dinamica di guida ed efficienza, sono superiori ai motori tradizionali.

Un ruolo di pioniere, in qualità di vettura ad alta tecnologia, spetta alla 919 Hybrid, l'auto da corsa della classe LMP1 che Porsche ha schierato nel campionato World Endurance Championship (WEC). È un laboratorio di ricerca viaggiante per l'evoluzione della tecnologia ibrida, il cui obiettivo è dinamica ed efficienza ai massimi livelli. Il suo motore abbina un



motore a scoppio turbocompresso V4, che spinge l'asse posteriore, con due sistemi di recupero dell'energia. Oltre al recupero dell'energia di frenata, un generatore azionato dal flusso dei gas di scarico produce ulteriore energia elettrica. L'energia prodotta viene accumulata in una batteria agli ioni di litio raffreddata ad acqua e trasmessa a un motore elettrico in caso di accelerazione. In questo modo la 919 Hybrid viene dotata temporaneamente di trazione integrale. Estremamente dispendiosa è la regolazione di tutti i componenti di trazione con l'obiettivo di renderli assolutamente calcolabili in ogni secondo sul circuito e con la massima precisione e velocità di marcia sulle strade. Anche indipendentemente dai risultati della gara, ogni chilometro di gara della 919 è importante per Porsche e le permette di acquisire conoscenze ed esperienze che saranno di aiuto per le future generazioni di auto sportive, nell'ottica di un vantaggio sulla concorrenza.

D'altra parte, anche la prima vettura ibrida al mondo proviene da Porsche: la Lohner-Porsche del 1899, costruita da Ferdinand Porsche, abbinava una trazione elettrica a batteria con un motore a combustione.

## Dati tecnici Porsche Cayenne Diesel\*

**Carrozzeria:** Carrozzeria autoportante, realizzata in costruzione leggera interamente in acciaio, completamente zincata; airbag conducente e passeggero a due livelli; airbag laterali per conducente e passeggero; airbag a tendina sopra il telaio del tetto e sui finestrini laterali dal montante A al montante C; cinque posti.

**Aerodinamica:**

Coefficiente di resistenza aerodinamica $c_w$	0,36
Superficie frontale A	2,81 m <sup>2</sup>
$c_w \times A$	1,012

**Motore:** Motore V a sei cilindri; angolo cilindri 90 gradi; blocco motore in ghisa; testate cilindro in alluminio; quattro alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro; compensazione idraulica del gioco valvole; iniezione diretta Common-Rail-Diesel (2.000 bar) con iniettori piezoelettrici; un turbocompressore con geometria variabile della turbina (VTG); due raffreddatori per aria compressa; ricircolo controllato dei gas di scarico con radiatore; impianto di aspirazione per ogni bancata con valvola a turbolenza comandata dalla mappa caratteristica del motore; lubrificazione a circolazione forzata regolata a due stadi con coppa serbatoio; quantità olio motore 9,3 litri; impianto di depurazione dei gas scarico con catalizzatore d'ossidazione, sistema SCR e filtro antiparticolato Diesel; sistema Termomanagement per il circuito di raffreddamento del motore e del cambio; funzione Start-Stop Plus automatica ampliata.

Alesaggio	83,0 mm
Corsa	91,4 mm
Cilindrata	2.967 cm <sup>3</sup>
Compressione	16,8:1
Potenza motore	262 CV (193 kW) a 4.000 giri/min
Coppia max.	580 Nm a 1.750–2.500 giri/min
Potenza/litro	88,4 CV/l (65,0 kW/l)
Numero massimo di giri	5.300 giri/min
Tipo di carburante	Diesel

\* Solo per il mercato italiano

---

<b>Impianto elettrico:</b>	12 volt; generatore trifase 3.100 W; batteria 92 Ah/520 A; recupero energetico per la rete di bordo.																								
<b>Trasmissione:</b>	<p>Motore e cambio collegati insieme in un'unica unità; Porsche Traction Management (PTM): trazione integrale permanente con differenziale autobloccante centrale; ripartizione di base della coppia (avantreno/retrotreno 42/58); Tiptronic S a otto rapporti.</p> <table><tr><td colspan="2">Rapporti di moltiplicazione</td></tr><tr><td>1<sup>a</sup> marcia</td><td>4,97</td></tr><tr><td>2<sup>a</sup> marcia</td><td>2,84</td></tr><tr><td>3<sup>a</sup> marcia</td><td>1,86</td></tr><tr><td>4<sup>a</sup> marcia</td><td>1,44</td></tr><tr><td>5<sup>a</sup> marcia</td><td>1,21</td></tr><tr><td>6<sup>a</sup> marcia</td><td>1,00</td></tr><tr><td>7<sup>a</sup> marcia</td><td>0,83</td></tr><tr><td>8<sup>a</sup> marcia</td><td>0,69</td></tr><tr><td>Retromarcia</td><td>4,07</td></tr><tr><td>Rapporto di trasmissione all'asse</td><td>3,27</td></tr><tr><td>Diametro convertitore di coppia</td><td>272 mm</td></tr></table>	Rapporti di moltiplicazione		1 <sup>a</sup> marcia	4,97	2 <sup>a</sup> marcia	2,84	3 <sup>a</sup> marcia	1,86	4 <sup>a</sup> marcia	1,44	5 <sup>a</sup> marcia	1,21	6 <sup>a</sup> marcia	1,00	7 <sup>a</sup> marcia	0,83	8 <sup>a</sup> marcia	0,69	Retromarcia	4,07	Rapporto di trasmissione all'asse	3,27	Diametro convertitore di coppia	272 mm
Rapporti di moltiplicazione																									
1 <sup>a</sup> marcia	4,97																								
2 <sup>a</sup> marcia	2,84																								
3 <sup>a</sup> marcia	1,86																								
4 <sup>a</sup> marcia	1,44																								
5 <sup>a</sup> marcia	1,21																								
6 <sup>a</sup> marcia	1,00																								
7 <sup>a</sup> marcia	0,83																								
8 <sup>a</sup> marcia	0,69																								
Retromarcia	4,07																								
Rapporto di trasmissione all'asse	3,27																								
Diametro convertitore di coppia	272 mm																								
<b>Telaio:</b>	<p>Avantreno: Asse doppio braccio trasversale in alluminio; sospensioni con molle in acciaio e con ammortizzatori bitubo a gas idraulici, interni.</p> <p>Retrotreno: Asse multilink con braccio trasversale inferiore, due bracci singoli nella parte superiore e tirante trasversale; sospensioni con molle in acciaio e con ammortizzatori bitubo a gas idraulici, interni.</p>																								

<b>Freni:</b>	Impianto frenante a due circuiti con ripartizione sugli assi.		
	Anteriore: Pinze monoblocco in alluminio a sei pompanti, freni a disco con ventilazione interna con diametro di 350 mm e spessore di 34 mm.		
	Posteriore: Pinze monoblocco in alluminio a quattro pompanti, freni a disco con ventilazione interna con diametro di 330 mm e spessore di 28 mm.		
	Porsche Stability Management (PSM); amplificatore della forza frenante a depressione; assistente di frenata; freno multicollisione; freno di stazionamento elettrico.		
<b>Ruote e pneumatici:</b>	anteriori e posteriori	8,0 J x 18	con 255/55 R 18
<b>Pesi:</b>	Peso a vuoto DIN	2.110 kg	
	Peso totale consentito	2.870 kg	
	Carico massimo rimorchiabile	3.500 kg	
	Carico ammesso sul timone	140 kg	
	Carico consentito sul tettuccio	100 kg	
<b>Dimensioni:</b>	Lunghezza	4.855 mm	
	Larghezza	1.939 mm	
	Larghezza con specchietti esterni	2.165 mm	
	Altezza	1.705 mm	
	Interasse	2.895 mm	
	Carreggiata	ruote anteriori	1.655 mm
		ruote posteriori	1.669 mm
	Volume vano bagagli	618–1.728 l	
	Capacità serbatoio	85 l	

<b>Prestazioni:</b>	Velocità massima	221 km/h 137 mph
	Accelerazione 0–100 km/h	7,3 s con pacchetto Sport-Chrono 7,2 s
	0–60 mph	6,9 s con pacchetto Sport-Chrono 6,8 s
	0–160 km/h	19,5 s
	0–400 m	15,4 s
	0–1.000 m	28,5 s
<b>Consumo (NCPE):</b>	complessivo	6,8–6,6 l/100 km
	urbano	7,8–7,6 l/100 km
	extraurbano	6,2–6,0 l/100 km
<b>Emissioni CO<sub>2</sub>:</b>	complessivo	179–173 g/km
<b>Classe sostanze nocive:</b>		Euro 6

## Dati tecnici Porsche Cayenne S Diesel\*

**Carrozzeria:** Carrozzeria autoportante, realizzata in costruzione leggera interamente in acciaio, completamente zincata; airbag conducente e passeggero a due livelli; airbag laterali per conducente e passeggero; airbag a tendina sopra il telaio del tetto e sui finestrini laterali dal montante A al montante C; cinque posti.

**Aerodinamica:**

Coefficiente di resistenza aerodinamica $c_w$	0,36
Superficie frontale A	2,81 m <sup>2</sup>
$c_w \times A$	1,012

**Motore:** Motore V a otto cilindri; angolo cilindri 90 gradi; blocco motore in ghisa; testate cilindro in alluminio; quattro alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro; compensazione idraulica del gioco valvole; iniezione diretta Common-Rail-Diesel regolata (2.000 bar) con iniettori piezoelettrici; due turbocompressori con geometria variabile della turbina (VTG); due raffreddatori per aria compressa; ricircolo controllato dei gas di scarico con radiatore; impianto di aspirazione per ogni bancata con valvola a turbolenza comandata dalla mappa caratteristica del motore; lubrificazione a circolazione forzata regolata a due stadi con coppa serbatoio; quantità olio motore 10,2 litri; impianto di depurazione dei gas scarico a due stadi con catalizzatore d'ossidazione e filtro antiparticolato Diesel; sistema Termomanagement per il circuito di raffreddamento del motore e del cambio; funzione Start-Stop Plus automatica ampliata.

Alesaggio	83,0 mm
Corsa	95,5 mm
Cilindrata	4.134 cm <sup>3</sup>
Compressione	16,4:1
Potenza motore	385 CV (283 kW) a 3.750 giri/min
Coppia max.	850 Nm a 2.000–2.750 giri/min
Potenza/litro	93,1 CV/l (68,5 kW/l)
Numero massimo di giri	4.600 giri/min
Tipo di carburante	Diesel

\*I dati tecnici possono variare a seconda del Paese.

**Impianto elettrico:** 12 volt; generatore trifase 2.600 W; batteria 105 Ah, 580 A; recupero energetico per la rete di bordo.

**Trasmissione:** Motore e cambio collegati insieme in un'unica unità; Porsche Traction Management (PTM): trazione integrale Hang-on attiva con frizione a lamelle a gestione elettronica comandata dalla mappa caratteristica del motore; asse posteriore ad azionamento permanente, ripartizione forza completamente variabile sull'asse anteriore; cambio Tiptronic S a otto rapporti.

Rapporti di moltiplicazione

1 <sup>a</sup> marcia	4,92
2 <sup>a</sup> marcia	2,81
3 <sup>a</sup> marcia	1,84
4 <sup>a</sup> marcia	1,43
5 <sup>a</sup> marcia	1,21
6 <sup>a</sup> marcia	1,00
7 <sup>a</sup> marcia	0,83
8 <sup>a</sup> marcia	0,69
Retromarcia	4,02
Rapporto di trasmissione avantreno	2,58
Rapporto di trasmissione retrotreno	2,92
Diametro convertitore di coppia	272 mm

**Telaio:** Avantreno: Asse doppio braccio trasversale in alluminio; sospensioni con molle in acciaio e con ammortizzatori bitubo a gas idraulici, interni.

Retrotreno: Asse multilink con braccio trasversale inferiore, due bracci singoli nella parte superiore e tirante trasversale; sospensioni con molle in acciaio e con ammortizzatori bitubo a gas idraulici, interni.

<b>Freni:</b>	Impianto frenante a due circuiti con ripartizione sugli assi.		
	Anteriore: Pinze monoblocco in alluminio a sei pompanti, freni a disco con ventilazione interna con diametro di 360 mm e spessore di 36 mm.		
	Posteriore: Pinze monoblocco in alluminio a quattro pompanti, freni a disco con ventilazione interna con diametro di 330 mm e spessore di 28 mm.		
	Porsche Stability Management (PSM); amplificatore della forza frenante a depressione; assistente di frenata; freno multicollisione; freno di stazionamento elettrico.		
<b>Ruote e pneumatici:</b>	anteriori e posteriori	8,0 J x 18	con 255/55 R 18
<b>Pesi:</b>	Peso a vuoto DIN		2.215 kg
	Peso totale consentito		2.955 kg
	Carico massimo rimorchiabile		3.500 kg
	Carico ammesso sul timone		140 kg
	Carico consentito sul tettuccio		100 kg
<b>Dimensioni:</b>	Lunghezza		4.855 mm
	Larghezza		1.939 mm
	Larghezza con specchietti esterni		2.165 mm
	Altezza		1.705 mm
	Interasse		2.895 mm
	Carreggiate	anteriore	1.655 mm
		posteriore	1.669 mm
	Volume vano bagagli		670–1.780 l
	Capacità serbatoio		85 l



<b>Prestazioni:</b>	Velocità massima	252 km/h 157 mph
	Accelerazione 0–100 km/h	5,4 s con pacchetto Sport-Chrono 5,3 s
	0–60 mph	5,1 s con pacchetto Sport-Chrono 5,0 s
	0–160 km/h	12,9 s
	0–400 m	13,7 s
	0–1.000 m	25,2 s
<b>Consumo (NCPE):</b>	complessivo	8,0 l/100 km
	urbano	10,0 l/100 km
	extraurbano	7,0 l/100 km
<b>Emissioni CO<sub>2</sub>:</b>	complessivo	209 g/km
<b>Classe sostanze nocive:</b>		Euro 5

## Dati tecnici Porsche Cayenne S\*

**Carrozzeria:** Carrozzeria autoportante, realizzata in costruzione leggera interamente in acciaio, completamente zincata; airbag conducente e passeggero a due livelli; airbag laterali per conducente e passeggero; airbag a tendina sopra il telaio del tetto e sui finestrini laterali dal montante A al montante C; cinque posti.

**Aerodinamica:**

Coefficiente di resistenza aerodinamica $c_w$	0,36
Superficie frontale A	2,81 m <sup>2</sup>
$c_w \times A$	1,012

**Motore:** Motore V a sei cilindri; angolo cilindri 90 gradi; blocco motore e testate cilindro in alluminio; quattro alberi a camme in testa; quattro valvole per cilindro; regolazione continua degli alberi a camme sul lato aspirazione e scarico e sistema di commutazione dell'alzata delle valvole (VarioCam Plus); compensazione idraulica del gioco valvole; sovralimentazione con tubo a pulsazione e commutazione lunghezza tubo di aspirazione a due livelli; iniezione diretta della benzina; sovralimentazione biturbo; lubrificazione integrata a coppa secca; quantità olio motore 10,0 litri; due catalizzatori a tre con rispettivamente due sonde lambda per ciascuna bancata di cilindri; accensione elettronica a sei bobine d'accensione singole; sistema Termomanagement per il circuito di raffreddamento del motore e del cambio; sistema variabile dell'alimentazione "Cut-Off"; funzione Start-Stop Plus automatica ampliata.

Alesaggio	96,0 mm
Corsa	83,0 mm
Cilindrata	3.604 cm <sup>3</sup>
Compressione	10,5:1
Potenza motore	420 CV (309 kW) a 6.000 giri/min
Coppia max.	550 Nm a 1.350–4.500 giri/min
Potenza/litro	116,6 CV/l (85,7 kW/l)
Numero massimo di giri	6.700 giri/min
Tipo di carburante	Super Plus

\*I dati tecnici possono variare a seconda del Paese.

<b>Impianto elettrico:</b>	12 volt; generatore trifase 3.080 W; batteria 92 Ah, 520 A; recupero energetico per la rete di bordo.																										
<b>Trasmissione:</b>	<p>Motore e cambio collegati insieme in un'unica unità; Porsche Traction Management (PTM): trazione integrale Hang-on attiva con frizione a lamelle a gestione elettronica comandata dalla mappa caratteristica del motore; asse posteriore ad azionamento permanente, ripartizione forza completamente variabile sull'asse anteriore; cambio Tiptronic S a otto rapporti.</p> <table> <tr> <td colspan="2">Rapporti di moltiplicazione</td></tr> <tr> <td>1<sup>a</sup> marcia</td><td>4,97</td></tr> <tr> <td>2<sup>a</sup> marcia</td><td>2,84</td></tr> <tr> <td>3<sup>a</sup> marcia</td><td>1,86</td></tr> <tr> <td>4<sup>a</sup> marcia</td><td>1,44</td></tr> <tr> <td>5<sup>a</sup> marcia</td><td>1,21</td></tr> <tr> <td>6<sup>a</sup> marcia</td><td>1,00</td></tr> <tr> <td>7<sup>a</sup> marcia</td><td>0,83</td></tr> <tr> <td>8<sup>a</sup> marcia</td><td>0,69</td></tr> <tr> <td>Retromarcia</td><td>4,07</td></tr> <tr> <td>Rapporto di trasmissione avantreno</td><td>2,73</td></tr> <tr> <td>Rapporto di trasmissione retrotreno</td><td>3,09</td></tr> <tr> <td>Diametro convertitore di coppia</td><td>272 mm</td></tr> </table>	Rapporti di moltiplicazione		1 <sup>a</sup> marcia	4,97	2 <sup>a</sup> marcia	2,84	3 <sup>a</sup> marcia	1,86	4 <sup>a</sup> marcia	1,44	5 <sup>a</sup> marcia	1,21	6 <sup>a</sup> marcia	1,00	7 <sup>a</sup> marcia	0,83	8 <sup>a</sup> marcia	0,69	Retromarcia	4,07	Rapporto di trasmissione avantreno	2,73	Rapporto di trasmissione retrotreno	3,09	Diametro convertitore di coppia	272 mm
Rapporti di moltiplicazione																											
1 <sup>a</sup> marcia	4,97																										
2 <sup>a</sup> marcia	2,84																										
3 <sup>a</sup> marcia	1,86																										
4 <sup>a</sup> marcia	1,44																										
5 <sup>a</sup> marcia	1,21																										
6 <sup>a</sup> marcia	1,00																										
7 <sup>a</sup> marcia	0,83																										
8 <sup>a</sup> marcia	0,69																										
Retromarcia	4,07																										
Rapporto di trasmissione avantreno	2,73																										
Rapporto di trasmissione retrotreno	3,09																										
Diametro convertitore di coppia	272 mm																										
<b>Telaio:</b>	<p>Avantreno: Asse doppio braccio trasversale in alluminio; sospensioni con molle in acciaio e con ammortizzatori bitubo a gas idraulici, interni.</p> <p>Retrotreno: Asse multilink con braccio trasversale inferiore, due bracci singoli nella parte superiore e tirante trasversale; sospensioni con molle in acciaio e con ammortizzatori bitubo a gas idraulici, interni.</p>																										

<b>Freni:</b>	Impianto frenante a due circuiti con ripartizione sugli assi.		
	Anteriore: Pinze monoblocco in alluminio a sei pompanti, freni a disco con ventilazione interna con diametro di 360 mm e spessore di 36 mm.		
	Posteriore: Pinze monoblocco in alluminio a quattro pompanti, freni a disco con ventilazione interna con diametro di 330 mm e spessore di 28 mm.		
	Porsche Stability Management (PSM); amplificatore della forza frenante a depressione; assistente di frenata; freno multicollisione; freno di stazionamento elettrico.		
<b>Ruote e pneumatici:</b>	anteriori e posteriori	8,0 J x 18	con 255/55 R 18
<b>Pesi:</b>	Peso a vuoto DIN		2.085 kg
	Peso totale consentito		2.860 kg
	Carico massimo rimorchiabile		3.500 kg
	Carico ammesso sul timone		140 kg
	Carico consentito sul tettuccio		100 kg
<b>Dimensioni:</b>	Lunghezza		4.855 mm
	Larghezza		1.939 mm
	Larghezza con specchietti esterni		2.165 mm
	Altezza		1.705 mm
	Interasse		2.895 mm
	Carreggiate	anteriore	1.655 mm
		posteriore	1.669 mm
	Volume vano bagagli		670–1.780 l
	Capacità serbatoio		85 l

<b>Prestazioni:</b>	Velocità massima	259 km/h 161 mph
	Accelerazione 0–100 km/h	5,5 s con pacchetto Sport-Chrono 5,4 s
	0–60 mph	5,2 s con pacchetto Sport-Chrono 5,1 s
	0–160 km/h	13,0 s
	0–400 m	13,9 s
	0–1.000 m	25,1 s
<b>Consumo (NCPE):</b>	complessivo	9,8–9,5 l/100 km
	urbano	13,0–12,4 l/100 km
	extraurbano	8,0–7,8 l/100 km
<b>Emissioni CO<sub>2</sub>:</b>	complessivo	229–223 g/km
<b>Classe sostanze nocive:</b>		Euro 6

## Dati tecnici Porsche Cayenne Turbo\*

**Carrozzeria:** Carrozzeria autoportante, realizzata in costruzione leggera interamente in acciaio, completamente zincata; airbag conducente e passeggero a due livelli; airbag laterali per conducente e passeggero; airbag a tendina sopra il telaio del tetto e sui finestrini laterali dal montante A al montante C; cinque posti.

**Aerodinamica:**

Coefficiente di resistenza aerodinamica $c_w$	0,36
Superficie frontale A	2,80 m <sup>2</sup>
$c_w \times A$	1,008

**Motore:** Motore V a otto cilindri; angolo cilindri 90 gradi; blocco motore e testate cilindro in alluminio; quattro alberi a camme in testa; quattro valvole per cilindro; regolazione continua degli alberi a camme sul lato aspirazione e sistema di commutazione dell'alzata delle valvole (VarioCam Plus); compensazione idraulica del gioco valvole; iniezione diretta della benzina; sovralimentazione biturbo; lubrificazione integrata a coppa secca; quantità olio motore 11,55 litri; due catalizzatori a tre con rispettivamente due sonde lambda per ciascuna bancata di cilindri; accensione elettronica a otto bobine d'accensione singole; sistema Termomanagement per il circuito di raffreddamento del motore e del cambio; sistema variabile dell'alimentazione "Cut-Off"; funzione Start-Stop Plus automatica ampliata.

Alesaggio	96.0 mm
Corsa	83.0 mm
Cilindrata	4,806 cm <sup>3</sup>
Compressione	10,5:1
Potenza motore	520 CV (382 kW) a 6.000 giri/min
Coppia max.	750 Nm a 2.250–4.000 giri/min
Potenza/litro	108,1 CV/l (79,5 kW/l)
Numero massimo di giri	6.700 giri/min
Tipo di carburante	Super Plus

\*I dati tecnici possono variare a seconda del Paese.

---

<b>Impianto elettrico:</b>	12 volt; generatore trifase 2.400 W; batteria 92 Ah/520 A; recupero energetico per la rete di bordo.																										
<b>Trasmissione:</b>	<p>Motore e cambio collegati insieme in un'unica unità; Porsche Traction Management (PTM): trazione integrale Hang-on attiva con frizione a lamelle a gestione elettronica comandata dalla mappa caratteristica del motore; asse posteriore ad azionamento permanente, ripartizione forza completamente variabile sull'asse anteriore; cambio Tiptronic S a otto rapporti.</p> <table><tr><td colspan="2">Rapporti di moltiplicazione</td></tr><tr><td>1<sup>a</sup> marcia</td><td>4,92</td></tr><tr><td>2<sup>a</sup> marcia</td><td>2,81</td></tr><tr><td>3<sup>a</sup> marcia</td><td>1,84</td></tr><tr><td>4<sup>a</sup> marcia</td><td>1,43</td></tr><tr><td>5<sup>a</sup> marcia</td><td>1,21</td></tr><tr><td>6<sup>a</sup> marcia</td><td>1,00</td></tr><tr><td>7<sup>a</sup> marcia</td><td>0,83</td></tr><tr><td>8<sup>a</sup> marcia</td><td>0,69</td></tr><tr><td>Retromarcia</td><td>4,03</td></tr><tr><td>Rapporto di trasmissione avantreno</td><td>2,58</td></tr><tr><td>Rapporto di trasmissione retrotreno</td><td>2,92</td></tr><tr><td>Diametro convertitore di coppia</td><td>272 mm</td></tr></table>	Rapporti di moltiplicazione		1 <sup>a</sup> marcia	4,92	2 <sup>a</sup> marcia	2,81	3 <sup>a</sup> marcia	1,84	4 <sup>a</sup> marcia	1,43	5 <sup>a</sup> marcia	1,21	6 <sup>a</sup> marcia	1,00	7 <sup>a</sup> marcia	0,83	8 <sup>a</sup> marcia	0,69	Retromarcia	4,03	Rapporto di trasmissione avantreno	2,58	Rapporto di trasmissione retrotreno	2,92	Diametro convertitore di coppia	272 mm
Rapporti di moltiplicazione																											
1 <sup>a</sup> marcia	4,92																										
2 <sup>a</sup> marcia	2,81																										
3 <sup>a</sup> marcia	1,84																										
4 <sup>a</sup> marcia	1,43																										
5 <sup>a</sup> marcia	1,21																										
6 <sup>a</sup> marcia	1,00																										
7 <sup>a</sup> marcia	0,83																										
8 <sup>a</sup> marcia	0,69																										
Retromarcia	4,03																										
Rapporto di trasmissione avantreno	2,58																										
Rapporto di trasmissione retrotreno	2,92																										
Diametro convertitore di coppia	272 mm																										
<b>Telaio:</b>	<p>Sospensione pneumatica con regolatore di livello e altezza e sistema di regolazione continua degli ammortizzatori comandato da tre mappe caratteristiche del motore (PASM).</p> <p>Avantreno: Asse doppio braccio trasversale in alluminio; sospensioni con molle pneumatiche e con ammortizzatori bitubo a gas idraulici, interni.</p> <p>Retrotreno: Asse multilink con braccio trasversale inferiore, due bracci singoli nella parte superiore e tirante trasversale; sospensioni con molle pneumatiche e con ammortizzatori bitubo a gas idraulici, interni.</p>																										

<b>Freni:</b>	Impianto frenante a due circuiti con ripartizione sugli assi.		
	Anteriore: Pinze monoblocco in alluminio a sei pompanti, freni a disco con ventilazione interna con diametro di 390 mm e spessore di 38 mm.		
	Posteriore: Pinze monoblocco in alluminio a quattro pompanti, freni a disco con ventilazione interna con diametro di 358 mm e spessore di 28 mm.		
	Porsche Stability Management (PSM); amplificatore della forza frenante a depressione; assistente di frenata; freno multicolli-sione; freno di stazionamento elettrico.		
<b>Ruote e pneumatici:</b>	anteriori e posteriori	8,5 J x 19	con 265/50 R 19
<b>Pesi:</b>	Peso a vuoto DIN		2.185 kg
	Peso totale consentito		2.895 kg
	Carico massimo rimorchiabile		3.500 kg
	Carico ammesso sul timone		140 kg
	Carico consentito sul tettuccio		100 kg
<b>Dimensioni:</b>	Lunghezza		4.855 mm
	Larghezza		1.939 mm
	Larghezza con specchietti esterni		2.165 mm
	Altezza		1.702 mm
	Interasse		2.895 mm
	Carreggiate	anteriore	1.643 mm
		posteriore	1.657 mm
	Volume vano bagagli		670–1.780 l
	Capacità serbatoio		100 l



---

<b>Prestazioni:</b>	Velocità massima	279 km/h 173 mph
	Accelerazione 0–100 km/h	4,5 s con pacchetto Sport-Chrono 4,4 s
	0–60 mph	4,2 s con pacchetto Sport-Chrono 4,1 s
	0–160 km/h	10,3 s
	0–400 m	12,9 s
	0–1.000 m	23,4 s
<b>Consumo (NCPE):</b>	complessivo	11,5–11,2 l/100 km
	urbano	15,9–15,5 l/100 km
	extraurbano	8,9–8,7 l/100 km
<b>Emissioni CO<sub>2</sub>:</b>	complessivo	267–261 g/km
<b>Classe sostanze nocive:</b>		Euro 6

## Dati tecnici Porsche Cayenne S E-Hybrid\*

<b>Carrozzeria:</b>	Carrozzeria autoportante, realizzata in costruzione leggera interamente in acciaio, completamente zincata; airbag conducente e passeggero a due livelli; airbag laterali per conducente e passeggero; airbag a tendina sopra il telaio del tetto e sui finestrini laterali dal montante A al montante C; cinque posti.		
<b>Aerodinamica:</b>	Coefficiente di resistenza aerodinamica $c_w$	0,36	
	Superficie frontale A	2,81 m <sup>2</sup>	
	$c_w \times A$	1,012	
<b>Sistema di trazione:</b>	Motore Full-Hybrid parallelo con tecnologia plug-in, motore a combustione e modulo ibrido con motore elettrico e innesto a frizione. Potenza complessiva 416 CV (306 kW) a 5.500/min Coppia max. 590 Nm a 1.250–4.000/min		
<b>Motore a combustione:</b>	Motore V a sei cilindri raffreddato ad acqua; angolo cilindri 90 gradi; basamento e testate cilindri in alluminio; quattro alberi a camme in testa; quattro valvole per cilindro; sistema di fasatura variabile sul lato dell'aspirazione; compensazione idraulica del gioco valvole; sovralimentazione a compressore; iniezione diretta della benzina; un catalizzatore a tre vie per bancata del motore rispettivamente con due sonde lambda; olio motore 8,1 litri; accensione elettronica con distribuzione statica dell'iniezione (sei bobine di accensione); sistema Termomanagement; funzione Start-Stop Plus automatica ampliata.		
	Alesaggio	84,5 mm	
	Corsa	89,0 mm	
	Cilindrata	2.995 cm <sup>3</sup>	
	Compressione	10,5:1	
	Potenza motore	333 CV (245 kW) a 5.500–6.500 giri/min	
	Coppia max.	440 Nm a 3.000–5.250 giri/min	
	Potenza/litro	111,2 CV/l (81,8 kW/l)	
	Numero massimo di giri	6.500 giri/min	
	Tipo di carburante	Super	

\*I dati tecnici possono variare a seconda del Paese.

<b>Motore elettrico:</b>	Motore sincrono ad eccitazione permanente
	Potenza
	motore elettrico 95 CV (70 kW) a 2.200–2.600 giri/min
	Coppia max. 310 Nm a 0–1.700 giri/min
<b>Impianto elettrico:</b>	Impianto ad alto voltaggio/Batteria di trazione: 382 volt; batteria agli ioni di litio; 10,8 kWh; sistema plug-in: caricabile tramite una rete elettrica con caricabatteria universale Porsche (CA) di serie e caricatore di bordo (3,6 kW o 7,2 kW opzionali). Rete di bordo a 12 volt; capacità batteria 75 Ah.
<b>Trasmissione:</b>	Motore e cambio collegati insieme in un'unica unità; Porsche Traction Management (PTM): trazione integrale permanente con differenziale autobloccante centrale; ripartizione di base della coppia (avantreno/retrotreno 42/58); Tiptronic S a otto rapporti.
	Rapporti di moltiplicazione
	1 <sup>a</sup> marcia 4,92
	2 <sup>a</sup> marcia 2,81
	3 <sup>a</sup> marcia 1,84
	4 <sup>a</sup> marcia 1,43
	5 <sup>a</sup> marcia 1,21
	6 <sup>a</sup> marcia 1,00
	7 <sup>a</sup> marcia 0,83
	8 <sup>a</sup> marcia 0,69
	Retromarcia 4,02
	Rapporto di trasmissione all'asse 3,27
	Diametro convertitore di coppia 241 mm
<b>Telaio:</b>	Avantreno: Asse doppio braccio trasversale in alluminio; sospensioni con molle in acciaio e con ammortizzatori bitubo a gas idraulici, interni.

Retroreno: Asse multilink con braccio trasversale inferiore, due bracci singoli nella parte superiore e tirante trasversale; sospensioni con molle in acciaio e con ammortizzatori bitubo a gas idraulici, interni.

#### Freni:

Sistema frenante per il recupero dell'energia in frenata; Impianto frenante a due circuiti con ripartizione sugli assi.

Anteriore: Pinze monoblocco in alluminio a sei pompanti, freni a disco con ventilazione interna con diametro di 360 mm e spessore di 36 mm.

Posteriore: Pinze monoblocco in alluminio a quattro pompanti, freni a disco con ventilazione interna con diametro di 330 mm e spessore di 28 mm.

Porsche Stability Management (PSM); amplificatore della forza frenante a depressione; assistente di frenata; freno multicolli-  
sione; freno di stazionamento elettrico.

#### Ruote e pneumatici:

anteriori e posteriori 8,0 J x 18 con 255/55 R 18

#### Pesi:

Peso a vuoto DIN	2,350 kg
Peso totale consentito	3,050 kg
Carico massimo rimorchiabile	3,500 kg
Carico ammesso sul timone	140 kg
Carico consentito sul tettuccio	100 kg

#### Dimensioni:

Lunghezza	4,855 mm
Larghezza	1,939 mm
Larghezza con specchietti esterni	2,165 mm
Altezza	1,705 mm
Interasse	2,895 mm

	Carreggiate	anteriore	1,655 mm
		posteriore	1.669 mm
	Volume vano bagagli		580–1,690 l
	Capacità serbatoio		80 l
<b>Prestazioni:</b>	Velocità massima		243 km/h 151 mph
	Massima velocità elettrica		125 km/h 78 mph
	Accelerazione		
	0–100 km/h		5,9 s
	0–60 mph		5,4 s
	0–160 km/h		13,7 s
	0–400 m		14,2 s
	0–1.000 m		25,7 s
<b>Consumo:</b>	Consumo carburante totale		3,4 l/100 km
<b>(ECE R 101)</b>	Consumo di corrente totale		20,8 kWh/100 km
	Emissioni CO <sub>2</sub> complessive:		79 g/km
<b>Autonomia elettrica:</b>			circa 18–36 km
<b>Classe sostanze nocive:</b>			Euro 6