



PORSCHE

Tisková zpráva

27. srpna 2019

Nový špičkový model SUV prokazuje mimořádné vlastnosti na silnici i v terénu

Cayenne Turbo S E-Hybrid a jeho pokrokové podvozkové systémy

Stuttgart. Cayenne Turbo S E-Hybrid představuje nejvýkonnější a nejrychlejší Cayenne v historii tohoto modelu. Díky nejvyššímu výkonu 500 kW (680 k) a točivému momentu 900 Nm dokáže akcelerovat z 0 na 100 km/h za 3,8 sekundy a rozjede se až na 295 km/h. O dokonalou kombinaci sportovní agility, pohodlí na dlouhých cestách a terénních schopností se postaralo hned několik pokrokových podvozkových systémů.

Nový špičkový model prokázal typické jízdní schopnosti vozů Porsche v různých typech terénu, když na okruhu Gotland Ring ve Švédsku dosáhl neoficiálního rekordu v měřeném kole. Závodní trať na severu ostrova Gotland v Baltském moři je vyasfaltována pouze zčásti: úsek o délce 3,2 km se již používá, ale dalších 4,2 km má být dokončeno až koncem roku 2021 a zatím je pokryto pouze štěrkem. Jízda po okruhu i se štěrkovým úsekem byla využita k propagačnímu filmování. Německý závodní jezdec a televizní moderátor Tim Schrick v ručně měřeném kole dosáhl času 3 minuty a 51 sekund.

„Byl to rallycross s výkonným hybridním SUV – pozoruhodná zkušenost,“ poznamenal zkušební jezdec Schrick. „Dosaženému času na kolo nelze přikládat velký význam. Nemáme žádné údaje k porovnání a vozidlo bylo navíc obuto do ojetých silničních pneumatik. Nicméně způsob, jakým Cayenne Turbo S E-Hybrid absolvovalo okruh Gotland Ring, podtrhuje jeho mimořádné jízdní schopnosti a všestranný charakter. Díky precizní zpětné vazbě na asfaltu i na šotolině a

dokonalému spojení různých podvozkových systémů lze tento vůz řídit na limitu téměř rozpustile, ale přitom jej stále mít bezpečně pod kontrolou.“

Cayenne Turbo S E-Hybrid je standardně vybaveno řadou podvozkových systémů na podporu jízdních schopností. Slouží ke zvýšení bezpečnosti jízdy i pohodlí. Jediným volitelným prvkem tohoto špičkového modelu je systém řízení zadních kol.

Podvozkové systémy pro Cayenne Turbo S E-Hybrid zahrnují:

Porsche Traction Management (PTM) používá elektronicky řízenou lamelovou spojku s elektronickým mapováním: aktivní systém pohonu všech kol řídí rozdělování hnací síly mezi přední a zadní nápravou. S ohledem na optimální záběr při agilní jízdě se v zatáčkách reguluje výkon přiváděný na přední kola, aby pneumatiky dokázaly přispět k co nejvyšší stabilitě při zatáčení. V terénu pak systém využívá plně variabilní rozdělování výkonu mezi nápravy k dosažení maximálního hnacího momentu.

Tříkomorové vzduchové odpružení: systém vzduchového odpružení používá na každé vzpěře tři komory a je schopen nabídnout různou tuhost odpružení. Pro maximální pohodlí se systém odpružení nastavuje na nízkou tuhost. Pokud by vůz měl tendenci se výrazně naklánět v podélné nebo příčné ose, systém okamžitě přepíná na vyšší tuhost odpružení v zájmu optimální stability karoserie. Kromě běžného nastavení systém nabídne celkem pět různých úrovní světlé výšky vozidla. S výjimkou úrovně pro nakládání se světlá výška nastavuje automaticky v závislosti na jízdní situaci a navoleném režimu jízdy. Řidič má také samozřejmě možnost výšku vozidla kdykoli upravit ručně prostřednictvím PCM. Jedinou výjimkou je nastavení „Low“, které se aktivuje automaticky po překročení rychlosti 210 km/h a zajišťuje vyšší stabilitu za vysokých rychlostí jízdy. Světlá výška Cayenne Turbo S E-Hybrid se za jízdy pohybuje mezi 245 a 162 mm.

Systém aktivních tlumičů Porsche Active Suspension Management (PASM):

systém elektronicky řízených tlumičů aktivně a nepřetržitě reguluje tlumicí sílu jednotlivých kol v závislosti na povrchu vozovky a stylu jízdy. Pomocí senzorů se zaznamenávají pohyby karoserie SUV při prudkém zrychlování, brzdění, projíždění zatáček nebo jízdě na nerovném povrchu. Tyto parametry využívá řídicí jednotka systému pro regulaci podvozku Porsche 4D-Chassis Control, čímž určuje stav vozidla a reguluje tuhost tlumení v závislosti na aktuálně zvoleném jízdním režimu.

Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC):

elektromechanický systém pro stabilizaci naklánění karoserie využívá elektrickou síť s napětím 48 V a je schopen v řádu milisekund měnit torzní tuhost stabilizátorů na přední i zadní nápravě s cílem aktivně stabilizovat karoserii vozidla. Pokud boční zrychlení nepřesahuje 0,8 G a Cayenne je obsazeno dvojicí cestujících, systém dokáže plně potlačit jakékoli boční pohyby. Stabilizátor je rozdělen na dvě části, přičemž jednotlivé poloviny spojuje otočně uložený elektromotor. V závislosti na úhlu náklonů karoserie otáčí elektromotor obě poloviny opačným směrem, čímž udržuje vůz v rovině.

Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus):

systém vektorového řízení dynamiky vozu PTV Plus kombinuje elektronicky řízenou a plně variabilní uzávěrku zadního diferenciálu s cíleným přibrzdováním vnitřního zadního kola při zatáčení. Během výrazně dynamické jízdy tento systém zlepšuje vlastnosti řízení i jeho přesnost, stejně tak jako záběrové schopnosti vozidla. Výhody systému lze pocítovat již při nájezdu do zatáčky: jakmile řidič natočí volant, začne se přibrzdovat příslušné vnitřní zadní kolo. Tento rozdíl v točivém momentu vyvolává moment stáčení, který se sčítá s účinkem volantu. Výsledkem je výrazné zlepšení agility a reakcí řízení. Systém PTV Plus kromě toho cíleným uzavíráním diferenciálu zdatelně zlepšuje schopnost držet stopu při akceleraci ze zatáčky.

Porsche 4D-Chassis Control:

systém centrální regulace podvozku slouží k vzájemnému propojení všech podvozkových systémů. Vyhodnocuje zrychlování ve všech třech směrech (podélném, příčném a svislém). Následně se vypočítávají údaje

pro optimální podmínky řízení, které se zasílají všem příslušným systémům. Toto poskytování informací v reálném čase zde představuje pomyslný „čtvrtý rozměr“. Systém Porsche 4D-Chassis Control umožňuje proaktivní fungování podvozkových systémů se schopností předvídat jízdní prostředí.

Kompozitní keramické brzdy Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB): vrtané brzdové kotouče systému PCCB s vnitřním chlazením (vpředu průměr 440 mm, desetipístkové pevné třmeny – hliníkový monoblok; vzadu průměr 410 mm, čtyřpístkové pevné třmeny – hliníkový monoblok) zajišťují optimální brzdné schopnosti – a tedy i kratší brzdnou vzdálenost. Kompozitní keramické brzdové kotouče jsou přibližně o 50 procent lehčí než srovnatelné lité kotouče, což opět přispívá k lepší jízdní dynamice.

Systém řízení zadních kol (na přání): při rychlostech cca do 80 km/h se přední a zadní kola natáčejí v opačném směru. To je zárukou nejen výrazně lepší agility a přesnosti řízení, ale i snazšího manévrování s vozidlem. Za vyšších rychlostí se kola na obou nápravách natáčejí stejným směrem ve prospěch ještě lepší jízdní stability, např. při přejíždění z pruhu do pruhu za vysokých rychlostí na dálnici. Kola zadní nápravy se mohou natáčet v úhlu až 3°. Nové Cayenne vybavené tímto systémem zatáčí bez prodlevy a výrazně dříve dosahuje bočního zrychlení v místě zadní nápravy. Systém řízení zadních kol kromě toho zvyšuje pohodlí a bezpečnost v každodenním provozu; průměr otáčení vozidla se zmenšil z 12,1 na 11,5 m.

Další informace a filmové/obrazové materiály najdete na stránkách Porsche Newsroom: newsroom.porsche.com

Cayenne Turbo S E-Hybrid: kombinovaná spotřeba paliva: 3,7 až 3,9 l/100 km, kombinovaná spotřeba elektrické energie 18,7 až 19,6 kWh/100 km, kombinované emise CO₂: 85 až 90 g/km

Údaje o spotřebě paliva a emisích CO₂ jsou vypočteny v souladu s novou metodikou WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure). Prozatím je povinné i nadále uvádět odpovídající hodnoty odvozené podle metodiky NEDC. Tyto hodnoty však nelze porovnávat s hodnotami vypočtenými na základě dříve používané metodiky měření NEDC.