



PORSCHE



بورشه في معرض جنيف للسيارات 2017

كُتَيْب صحفي

## بورشه في معرض جنيف للسيارات 2017

- 3 طرازات جديدة من بورشه على الساحة العالمية  
ابتكارات بورشه في جنيف
- 6 باناميرا سبورت توريزمو  
نسخة جسم جديدة من بورشه باناميرا
- 9 باناميرا توربو إس إي-هايبريد  
بورشه تطرح طرازاً ثانياً من باناميرا بدفع مختلط
- 11 911 جي تي 3  
هيكل ومحرك سحب عادي أقوى مُستقَدمان من رياضة السيارات
- 13 طرازات 911 جي تي إس  
نفحة رياضية جديدة في عائلة بورشه 911

## استهلاك الوقود والانبعاثات

- 911 جي تي 3:** مُعدّل استهلاك الوقود 12.7-12.9 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 288-290 غرام/كلم
- 911 كاريرا جي تي إس:** مُعدّل استهلاك الوقود 8.3-9.4 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 188-212 غرام/كلم
- 911 كاريرا جي تي إس كابريولييه:** مُعدّل استهلاك الوقود 8.4-9.4 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 214-190 غرام/كلم
- 911 كاريرا 4 جي تي إس:** مُعدّل استهلاك الوقود 8.5-9.5 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 216-192 غرام/كلم
- 911 كاريرا 4 جي تي إس كابريولييه:** مُعدّل استهلاك الوقود 8.7-9.7 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 220-196 غرام/كلم
- 911 تارغا 4 جي تي إس:** مُعدّل استهلاك الوقود 8.7-9.7 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 220-196 غرام/كلم
- 911 كاريرا 4 إس:** مُعدّل استهلاك الوقود 7.9-9.0 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 208-180 غرام/كلم
- باناميرا توربو 1:** مُعدّل استهلاك الوقود 9.3-9.4 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 214-212 غرام/كلم
- باناميرا توربو إس إي-هايبريد:** مُعدّل استهلاك الوقود 2.9 لتر/100 كلم؛ مُعدّل استهلاك الطاقة 16.2 كيلواط-ساعة/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 66 غرام/كلم
- باناميرا توربو إس إي-هايبريد إكسكويترف:** مُعدّل استهلاك الوقود 2.9 لتر/100 كلم؛ مُعدّل استهلاك الطاقة 16.2 كيلواط-ساعة/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 66 غرام/كلم
- باناميرا 4 سبورت توريزمو 1:** مُعدّل استهلاك الوقود 7.8-7.9 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 180-178 غرام/كلم
- باناميرا 4 إس سبورت توريزمو 1:** مُعدّل استهلاك الوقود 8.2-8.3 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 189-187 غرام/كلم
- باناميرا 4 إس ديزل سبورت توريزمو 1:** مُعدّل استهلاك الوقود 6.7-6.8 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 176-178 غرام/كلم
- باناميرا توربو سبورت توريزمو 1:** مُعدّل استهلاك الوقود 9.4-9.5 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 217-215 غرام/كلم
- باناميرا 4 إي-هايبريد سبورت توريزمو:** مُعدّل استهلاك الوقود 2.5 لتر/100 كلم؛ مُعدّل استهلاك الطاقة 15.9 كيلواط-ساعة/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 56 غرام/كلم
- كايين إس إي-هايبريد 1:** مُعدّل استهلاك الوقود 3.3-3.4 لتر/100 كلم؛ مُعدّل استهلاك الطاقة 18.6-20.8 كيلواط-ساعة/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 75-79 غرام/كلم

(1) يعتمد النطاق على نوعية الإطارات المستخدمة

## طرازات باناميرا و911 الجديدة تحتفل بإطلاقها العالمية الأولى

**جنيف.** تبدأ بورشه ربيع العام 2017 بتقديم ثلاثة طرازات مذهلة على الساحة العالمية. فقد اختار صانع السيارات الرياضية النسخة السابعة وثمانين من معرض جنيف الدولي للسيارات (7 لغاية 19 مارس 2017) لتقديم "باناميرا سبورت توريزمو" Panamera Sport Turismo. وهي عبارة عن نسخة جسم جديدة من عائلة "گران توريزمو" Gran Turismo، والأولى من نوعها ضمن فئتها. يجمع ذلك الطراز بين تصميم فريد وحيّز أكبر للركاب والأمتعة مع غطاء صندوق أمتعة أكبر، ليعزّز النطاق المعهود بين الأناقة الرياضية وسهولة الاستخدام اليومية. كما تتألق منصة بورشه في جنيف بنسخة دفع مختلط ثنائية من "باناميرا"، هي "باناميرا توربو إس إي-هايبريد" Panamera Turbo S E-Hybrid بقوتها الإجمالية البالغة 680 حصاناً/500 كيلوواط. وتُمثّل تلك السيارة المرة الأولى التي تتبوأ فيها نسخة دفع مختلط مع قابس مرتبة القمة ضمن عائلة طرازات ما لدى بورشه. بالانتقال إلى "911 جي تي3" 911 GT3 المُنبثقة من رياضة السيارات، فتضيء بهالة من الشغف تدور في فلك القوّة. وقد ارتأت بورشه في الجيل الجديد لهذه النسخة الجذرية من 911 إضفاء حدّة إضافية على الرابط بين القيادة اليومية وحلبة السباق. ويتمحور طراز "جي تي3" المُطوّر حول محرك سحب عادي جديد مرتفع الدوران بقوة 500 حصان (368 كيلوواط). أخيراً وليس آخراً، تحتفل طرازات "911 جي تي إس" 911 GTS بأول تقديم لها في معرض للسيارات.

### "باناميرا سبورت توريزمو": عائلة جديدة من السيارات الرياضية ذات عملية أفضل

ضمن مسعى بورشه المتواصل لتطوير مفهوم باناميرا، تحتفل "باناميرا سبورت توريزمو" بتقديمها العالمي الأول كنسخة جسم ثنائية من "باناميرا" تجمع بين مورثات بورشه التصميمية وحيّز أكبر متعدّد الاستخدامات. ويمتاز هذا الطراز رباعي الأبواب بخط سقف أكثر استقامة بدءاً من دعامة السقف الثانية وحتى مؤخرة السيارة، وذلك مقارنة بنسخة الصالون الرياضية ذات طابع الكوبيه. لذلك، يوفر تصميم "باناميرا سبورت توريزمو" الأنيق حيّزاً أكبر للركاب والأمتعة (مفهوم مقاعد 4+1). وبفضل غطاء صندوق الأمتعة الكبير ذي التحكم الإلكتروني، تستطيع نسخة "باناميرا" الجديدة استيعاب معدّات رياضية كبيرة بسهولة فضلاً عن أمتعة لعطلة نهاية الأسبوع. على الرغم من ذلك، بقيت شخصية السيارة الرياضية المعهودة في "گران توريزمو" كما هي، بخاصة وأنّ خطوط كلا نسختي جسم "باناميرا" تركز على القاعدة التقنية عينها. تنوي بورشه طرح "باناميرا سبورت توريزمو" في الأسواق في خريف العام 2017. وستتضمّن عائلة هذه السيارة مبدئياً خمسة أنواع من المحركات بقوى مختلفة، تتوفّر في الطرازات التالية: "باناميرا 4" Panamera 4، "باناميرا 4 إس" Panamera 4S، "باناميرا 4 إس ديزل" Panamera 4S Diesel، "باناميرا 4 إي-هايبريد" Panamera 4 E-Hybrid، و"باناميرا توربو" Panamera Turbo.

## "باناميرا توربو إس إي-هايبيريد": ارتكازاً على مفهوم "918 سبايدر"

تضافر محرك V8 قوي ودفع كهربائي ذو عزم دوران مرتفع ليُجعل من بورشه "918 سبايدر" 918 Spyder أسرع سيارة رياضية خارقة على حلبة "نوربورغرينغ" في العام 2013. والآن، تعتمد "باناميرا توربو إس إي-هايبيريد" هذا المفهوم لتتبوأ حالياً المركز الأول على خط الانطلاق كأقوى سيارة صالون في العالم مزودة بنظام دفع مختلط، إذ تجتمع قوة محرك الثماني أسطوانات (550 حصاناً/404 كيلوواط) وقوة محرك كهربائي (136 حصاناً/100 كيلوواط) مع معدل استهلاك للوقود يبلغ 2.9 لتر/100 كلم وفقاً لمعيار "دورة القيادة الأوروبية الجديدة" NEDC واستهلاك للكهرباء يبلغ 16.2 كيلوواط-ساعة/100 كلم. وتستطيع السيارة العتيدة التسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 3.4 ثوانٍ، لتتربّع بذلك على عرش السيارات الرياضية. وفي حال كانت بطايرتها مشحونة بالكامل، يمكنها اجتياز مسافة تصل لغاية 50 كلم على الطاقة الكهربائية فحسب. بالتطرق إلى الهيكل، تشمل مهارة نسخة القمة من "باناميرا" المزودة بنظام دفع مختلط مع قابس قدرة الانعطاف الديناميكي لسيارة رياضية وراحة سيارة صالون فاخرة، ليندفع بذلك حدود قدراتها في اتجاهات شتى في آن معاً. هذا وتوضح بورشه من خلال "باناميرا توربو إس إي-هايبيريد" أنّ التنقل الكهربائي عنصر رئيسي في التطوير المتواصل لذروة الأداء الرياضي. يجدر الذكر أنّ نسخة القمة الجديدة من "باناميرا" ستتوفر بقاعدتي عجلات فور تقديمها، على أن تصل إلى الأسواق في شهر يوليو من العام 2017.

## "911 جي تي3" الجديدة بقوة 500 حصان: من الطريق إلى حلبة السباق

نجح قسم رياضة السيارات لدى بورشه في إرساء معايير جديدة على حلبة السباق، من خلال طراز "911 جي تي3" أقوى وأسرع وأكثر دقة. تنبض نسخة 911 الجذرية تلك، التي تمت المصادقة عليها للقيادة على الطرقات، بمحرك جديد مسطح سعة أربعة لترات بقوة 500 حصان (368 كيلوواط)، هو عبارة عن محرك سباق غير مُعدّل تقريباً مُستمدّ من سيارة سباق "911 جي تي3 كاب" 911 GT3 Cup. وتُنقل قوة المحرك إلى العجلتين الخلفيتين عبر علبة تروس PDK بقابضين قياسية، يمكن الاستعاضة عنها اختياريّاً للمرة الأولى بعلبة يدوية من ست سرعات تستهوي عشاق السيارات الرياضية الأصليين. وللاستقاء بدنامية القيادة أكثر، عززت بورشه مجدداً استجابة الهيكل المُزوّد بـ "نظام بورشه للتحكم بالنشط بالتعليق" PASM مع توجيه للمحور الخلفي. وتستطيع "911 جي تي3" المزودة بعلبة تروس PDK التسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 3.4 ثوانٍ، بينما تبلغ سرعتها القصوى 318 كلم/س (320 كلم/س مع علبة التروس اليدوية). بالانتقال إلى التصميم، تبرز "911 جي تي3" بشخصية غير خجولة على الإطلاق، إذ يطغى على قسمها الخلفي جناح مُهيمن أعلى من أي وقت مضى، وتتضمّن فتحات كبيرة لدخول الهواء وخروجه في المقدمة والغطاء الأمامي والقسم الخلفي، في إشارة واضحة إلى مفاهيم الدينامية الهوائية المُعتمدة في رياضة السيارات. سيبدأ تقديم "911 جي تي3" الجديدة في الأسواق بدءاً من منتصف شهر يونيو 2017.

## طرازات بورشه "911 جي تي إس" الجديدة: قوة رياضية أكبر

أضافت بورشه فصلاً آخر إلى تاريخ سيارات "جي تي إس" GTS الرياضية يستهوي عملاء 911 الراغبين بالقوة بشكل خاص. بناءً لذلك، طرحت الشركة خمسة طرازات جديدة، أربعة منها كوبيه وكابريولييه بدفع خلفي أو رباعي، بالإضافة إلى "911 تارغا 4 جي تي إس" 911 Targa 4 GTS.

تتشارك الطرازات الخمسة بمحرك مُطوّر يولد 450 حصاناً (331 كيلوواط)، بالإضافة إلى الجسم الأعرض لنسخات الدفع الرباعي من 911 وهيكلي رياضي مع "نظام بورشه للتحكم النشط بالتعليق" ومقصورة ذات تصميم خاص. طوّرت بورشه لمحرك الست أسطوانات مسطحة سعة ثلاثة ليترات شاحنيّ توربو جديدين رفعا قوته بمقدار 30 حصاناً (22 كيلوواط) مقارنة بمحرك نسخات "911 كاريرا إس" و"911 Carrera S" و"911 Targa S". بالانتقال إلى الجسم الخارجي، حظيت طرازات "جي تي إس" بعكس هواء أمامي متدنٍ وعاكس هواء خلفي ذي امتداد أكبر لارتفاعه بهدف خفض قوى الرفع على المحورين الأمامي والخلفي مقارنة بطرازات "كاريرا إس". وتتمحور الإطلالة الفريدة للطرازات الجديدة حول عناصر تصميم سوداء وأحرف "GTS" سوداء على البابين، بالإضافة إلى عجلات قياس 20 بوصة ذات قفل وسطي مطلية باللون الأسود. يجدر الذكر أنّ تسليم طرازات "911 جي تي إس" قد بدأ للتو.

### "باناميرا إكسكوتيف": طراز جديد للصين حصرياً

بالتزامن مع انطلاق فعاليات معرض جنيف الدولي للسيارات، عززت بورشه أيضاً نطاق عائلة "باناميرا إكسكوتيف" Panamera Executive في الصين. فقد خصّصت لذلك السوق حصرياً، بدءاً من أكتوبر 2017، نسخة طويلة ذات دفع خلفي من سيارتها الصالون الرياضية الناجحة. تتيح "باناميرا إكسكوتيف" الجديدة، المُزوّدة بمحرك V6 توربو سعة ثلاثة ليترات (330 حصاناً/243 كيلوواط)، للعملاء الصينيين الدخول إلى عالم سيارات بورشه "گران توريزمو" Gran Turismo الفاخرة جداً ذات قاعدة العجلات الطويلة (بزيادة 150 ملم) من خلال نسخة ذات ثمن مغرٍ. وبالتناغم مع "باناميرا توربو إس إي-هايبريد" الجديدة هي الأخرى، يُكمّل الطراز الجديد سابق الذكر نسخات "إكسكوتيف" المتوفّرة في السوق الصيني، وهي: "باناميرا توربو إكسكوتيف" (550 حصاناً/404 كيلوواط) و"باناميرا 4 إس إكسكوتيف" (440 حصاناً/324 كيلوواط) و"باناميرا 4 إي-هايبريد إكسكوتيف" (462 حصاناً/340 كيلوواط) و"باناميرا 4 إكسكوتيف" (330 حصاناً/243 كيلوواط).

### بورشه في سويسرا: عام قياسي آخر على التوالي

تواظب بورشه على مبيع السيارات الرياضية في سويسرا منذ 65 عاماً، أسست في خلالها صداقة طويلة الأمد دائماً ما تسطع بمحطّات مضيئة: ففي العام 2016، سلّمت الشركة إلى السوق السويسري 3,970 سيارة، مسجّلة بذلك رقماً قياسياً جديداً بزيادة 4 بالمئة تقريباً عن العام السابق. استأثرت "مكان" Macan بلقب أنجح طراز في ذلك العام مع 1,650 سيارة جديدة، تليها 911 مع 1,050 سيارة. أما بالنسبة إلى سيارات الدفع الرباعي الرياضية التقليدية، فقد حظيت "911 كاريرا 4 إس" بإقبال كبير. كما برهن عملاء بورشه السويسريون عن انفتاحهم على تكنولوجيا الشحن عبر القابس المستقبلية. فحوالي 30 بالمئة من سيارات "كايين" Cayenne الـ 682 المُسلّمة مُزوّدة بنظام دفع مختلط.

## التقديم العالمي الأول في جنيف: "سبورت توريزمو" توسع نطاق عائلة باناميرا

وسّعت بورشه نطاق عائلة "باناميرا" عبر إضافة نسخة جسم جديدة تحمل اسم "باناميرا سبورت توريزمو" Panamera Sport Turismo. وتحتفل هذه السيارة بتقديمها العالمي الأول في معرض جنيف للسيارات 2017 من خلال خمس نسخات مختلفة معروضة على منصّة بورشه، هي: "باناميرا 4" و"باناميرا 4إس" و"باناميرا 4إس ديزل" و"باناميرا 4 إي-هايبيريد" و"باناميرا توربو". بفضل تصميمها الجليّ، تترك نسخة الجسم الجديدة من "باناميرا"، التي تركز على سيارة بورشه الصالون الرياضية الناجحة، مرة أخرى أثراً كبيراً ضمن فئة السيارات الفاخرة. وفي الوقت عينه، تبرز "سبورت توريزمو"، مع قوتها التي تصل إلى 550 حصاناً/404 كيلوواط، بكونها أكثر عملية من أيّ سيارة أخرى ضمن فئتها. فهي تزخر بصندوق أمتعة أكبر ذي غطاء كبير مع حافة تحميل متدنية، بالتناغم مع مفهوم مقاعد 4+1، لتوفّر بذلك توليفة مثالية من المرونة القصوى وسهولة الاستخدام اليومية. "بالنسبة إلى بورشه، تُمثّل 'باناميرا سبورت توريزمو' خطوة إلى الأمام نحو فئة جديدة، لكنها تحتفظ بالقيم والسمات كافة المعتادة لدى بورشه"، يقول السيد مايكل مولر، مسؤول قسم التصميم لدى بورشه المعرف باسم "ستايل بورشه" Style Porsche.

تستفيد "سبورت توريزمو" من الابتكارات كافة التي طرحتها بورشه في الجيل الجديد بالكامل من "باناميرا" الذي قدّم في العام الفائت، وذلك من الناحيتين التصميمية والتكنولوجية. وتشمل تلك الابتكارات "مقصورة قيادة بورشه المتطورة" Porsche Advanced Cockpit الرقمية وأنظمة مساندة رائدة مثل "بورشه إنودرايف" Porsche InnoDrive مع "تحكّم متكيف بالسرعة"، بالإضافة إلى محركات قوية وأنظمة هيكل مثل توجيه للمحور الخلفي و"نظام بورشه الرياضي للتحكم الديناميكي بالهيكل" PDCC Sport للحدّ من انحناء جسم السيارة إلكترونياً. بالإضافة إلى ذلك، زوّدت نسخات "باناميرا سبورت توريزمو" كافة بـ "نظام بورشه للتحكم بالدفع" PTM – نظام دفع رباعي نشط بقابض متعدد الأفراس ذي تحكّم إلكتروني – كتجهيز قياسي. أما بالنسبة إلى نسخات "إس" S من السيارة، فحظيت قياسياً أيضاً بتعليق هوائي متكيف بتكنولوجيا الحجرات الثلاث.

### مفهوم وتصميم سيارة رياضية متكاملة

مثلما هي الحال مع طراز "باناميرا" الصالون الرياضي ذي طابع الكوبيه، تمتاز "سبورت توريزمو" Sport Turismo بأبعادها الدينامية جداً، وذلك في تجسيد مثالي لمورثات بورشه التصميمية. في هذا السياق، يبلغ طول السيارة العتيبة 5,049 ملم وعرضها 1,937 ملم وارتفاعها 1,428 ملم. أما بالنسبة إلى قاعدة عجلاتها الطويلة فتمتدّ مسافة 2,950 ملم. كما تتّسم صورة السيارة الظليّة بالمسافة القصيرة بين العجلات وأطراف الجسم، هذا إلى جانب عجلات كبيرة يصل قياسها إلى 21 بوصة.

بدءاً من دعامة السقف الثانية، أي بدءاً من البابين الخلفيين، تمتاز "سبورت توريزمو" بتصميم خلفي فريد بالكامل. في هذا السياق، يقع فوق كتف السيارة البارز خط نافذة ممدود يتصافر مع محيط سقف بالطول عُنْه لِيُضْفِيا على "سبورت توريزمو" إطلالة أخاذة. وفي القسم الخلفي، ينخفض السقف بأسلوب أقل دراماتيكية بكثير من خط النافذة، لتكون النتيجة دعامة سقف رابعة بارزة ومميزة تنتقل إلى قسم الكتف بأسلوب شبيه بالكوبيه.

## أول عاكس هواء قابل للامتداد بأسلوب متكيف ضمن هذه الفئة من السيارات

يمتدّ سقف "باناميرا سبورت توريزمو" نحو عاكس هواء متكيف يقع في أعلى السيارة. وهو يتخذ واحدة من ثلاث زوايا مختلفة وفقاً لحالة القيادة وإعدادات السيارة المختارة، ليولد دفعاً سفلياً إضافياً يصل لغاية 50 كلغ على المحور الخلفي. وطالما أنّ سرعة السيارة لا تفوق 170 كلم/س، يبقى عنصر التوجيه الديناميكي الهوائي – مقوم رئيسي في منظومة "دينامية بورشه الهوائية النشطة" PAA – في وضعيته المُنكَمشة بزواوية -7 درجات، ما يخفّض مقاومة السيارة للهواء ويحدّ بالتالي من استهلاكها للوقود.

لكن عندما تتخطى سرعة السيارة 170 كلم/س، ينتقل عاكس هواء السقف أوتوماتيكياً إلى وضعية الأداء الرياضي بزواوية درجة واحدة – يتمّ اتّخاذ هذه الوضعية أيضاً في إعدادي "سبورت" Sport و"سبورت بلاس" Sport Plus بدءاً من سرعة 90 كلم/س – ما يُعزّز من ثبات السيارة وديناميتها الجانبية. كما توفّر "دينامية بورشه الهوائية النشطة" مساندة نشطة عبر تكييف زاوية عاكس هواء السقف لتصبح +26 درجة عند فتح السقف البانورامي المُنزلق بدءاً من سرعة 90 كلم/س. في تلك الحالة، يساعد عاكس الهواء على خفض ضوضاء الريح.

## تصميم جديد للمقصورة الخلفية يتضمّن ثلاثة مقاعد

تطلّ "سبورت توريزمو" الجديدة كأول "باناميرا" بثلاثة مقاعد خلفية. وانسجاماً مع مفهوم عائلة "باناميرا" القاضي بتوفير أداء رياضي مع أقصى راحة للركاب، اتّخذ المقعدان الخارجيان تصميماً فريداً لتكون النتيجة ترتيباً للمقاعد على نسق 2+1 في الخلف. ويمكن كتجهيز اختياري طلب السيارة بأربعة مقاعد تشمل مقعدين فرديين في الخلف قابلين للتعديل كهربائياً.

يضمن السقف الأعلى لطرز "سبورت توريزمو" سهولة أكبر في الدخول إلى مقصورة السيارة الخلفية والخروج منها. كما يوفر مسافة أكبر لرؤوس الركاب. وتتعرّز سهولة استخدام صندوق الأمتعة بفضل غطاءه الذي يمتاز بعرضه عند فتحه – يعمل الغطاء كهربائياً بشكل قياسي – وحاقة تحميله المتدنية التي يبلغ ارتفاعها 628 ملم فحسب. أما بالنسبة إلى سعة تخزينه، فتصل لغاية 520 ليتر (425 ليتر في طراز "باناميرا 4 إي-هايبريد سبورت توريزمو") حتى الحافة العلوية للمقاعد الخلفية، بزيادة 20 ليتر عن طراز الصالون الرياضي. وعند تخزين الأمتعة حتى مستوى السقف مع طي المقاعد الخلفية، تزيد سعة التخزين عن طراز الصالون الرياضي بحوالي 50 ليتر. يجدر الذكر أنه بالإمكان طي ظهر المقاعد الخلفية الثلاثة إمّا سوياً أو فردياً بنسبة 40:20:40، وذلك بعد تحرير آلية قفل ظهرها كهربائياً من صندوق الأمتعة. وعند طي المقاعد الخلفية كافة، تصبح أرضية التحميل مستوية تقريباً، وترتفع سعة التخزين إلى 1,390 ليتر (1,295 ليتر في نسخة "باناميرا 4 إي-هايبريد سبورت توريزمو").



على صعيد آخر، يمكن تزويد "باناميرا سبورت توريزمو" بنظام متغيّر لإدارة صندوق الأمتعة يتيح تثبيت الأمتعة عند نقلها. وهو يتضمّن مزايا عدّة، تشمل مثلاً سكّنين مدمجتيّن في أرضية التخزين وأربع نقاط ربط وشبكة فاصلة في صندوق الأمتعة. أخيراً وليس آخراً، يمكن طلب مقبس كهربائي اختياري بقدرة 230 فولطاً في صندوق الأمتعة.

### خمسة محركات عند طرحها في الأسواق

تتوفّر "باناميرا سبورت توريزمو" للطلب الآن. وسيتمّ تقديمها في السوق الأوروبي في 7 أكتوبر 2017، على أن تليه الأسواق الأخرى في مطلع شهر نوفمبر. ينبض طراز بورشه الجديد بواحد من خمسة محركات معتمدة أصلاً في سيارة بورشه الصالون الرياضية. يبدأ ثمن "سبورت توريزمو" في ألمانيا بمبلغ 97,557 يورو لطراز "باناميرا 4 سبورت توريزمو" (330 حصاناً/243 كيلوواط)، و112,075 يورو لطراز "باناميرا 4 إي-هايبريد سبورت توريزمو" (القوة الإجمالية 462 حصاناً/340 كيلوواط)، و120,048 يورو لطراز "باناميرا 4 إس سبورت توريزمو" (440 حصاناً/324 كيلوواط)، و123,975 يورو لطراز "باناميرا 4 إس ديزل سبورت توريزمو" (422 حصاناً/310 كيلوواط)، و158,604 يورو لطراز "باناميرا توربو سبورت توريزمو" (550 حصاناً/404 كيلوواط)، مع احتساب الضريبة على القيمة المضافة.

## "توربو إس إي-هايبيريد" تصبح أقوى طراز في عائلة باناميرا

تواصل بورشه بلوغ مستويات متقدمة من الأداء الرياضي على المدى البعيد، الواقع الذي يتجسد بطرح "باناميرا توربو إس إي-هايبيريد" Panamera Turbo S E-Hybrid الجديدة. وتعتبر تلك السيارة، التي تُجسد مدى أهمية التنقل الكهربائي لدى بورشه، أول نسخة قمة مزودة بنظام دفع مختلط مع قابس ضمن عائلة طرازات ما لدى بورشه. تتصافر في السيارة العتيدة قوة محرك V8 سعة أربعة ليترات مُستقدم من "باناميرا توربو" Panamera Turbo مع محرك كهربائي، لتكون النتيجة قوة إجمالية تبلغ 680 حصاناً/500 كيلوواط مع نقل مُدوّ للقوة إلى الطريق بأسلوب مُذهل. فحتى عند دورات محرك تكاد لا تتخطى حدودها الدنيا، تولّد "باناميرا توربو إس إي-هايبيريد" عزم دوران بحدود 850 نيوتن-متر، ما يتيح لها التسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 3.4 ثوانٍ وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 310 كلم/س. كما استقدمت نسخة الدفع الرباعي العتيدة من "باناميرا" استراتيجية تعزيزها من طراز "918 سبايدر" 918 Spyder الرياضي الخارق. وهي تستطيع اجتياز مسافة تصل إلى 50 كلم على الطاقة الكهربائية فحسب. أما بالنسبة إلى مُعدل استهلاكها للوقود، فيبلغ 2.9 لتر/100 كلم وفقاً لمعيار "دورة القيادة الأوروبية الجديدة" NEDC.

### مفهوم دفع فريد يجمع بين محرك V8 ومحرك كهربائي

بعد التقديم الناجح لطرز "باناميرا 4 إي-هايبيريد"، الذي يتضمن محرك V6 ومحركاً كهربائياً، تُبرهن بورشه مجدداً أنّ تكنولوجيا الدفع المختلط قادرة على توفير أداء رياضي عظيم. في هذا السياق، تجمع "باناميرا توربو إس إي-هايبيريد" الجديدة محركاً كهربائياً بقوة 136 حصاناً/100 كيلوواط مع محرك V8 بقوة 550 حصاناً/404 كيلوواط. ويتم تشغيل جهاز فضّ الاقتران الموجود في وحدة بورشه للدفع المُختلط كهروميكانيكياً بواسطة "مُشغّل قابض كهربائي" ECA، تماماً مثل "باناميرا 4 إي-هايبيريد"، لتكون النتيجة أوقات استجابة قصيرة وراحة كبيرة. ومثلما هو الأمر مع طرازات الجيل الثاني من "باناميرا" كافة، اعتمدت بورشه علبة تروس Porsche Doppelkupplung (PDK) سريعة التعشيق بقابضين من ثماني سرعات لنقل القوة إلى "نظام بورشه للتحكم بالدفع" PTM القياسي الخاص بالدفع الرباعي المتكّيف.

يتسارع مفهوم دفع "الأداء الكهربائي" E-Performance بسيارة الصالون الفاخرة من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 3.4 ثوانٍ فحسب وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 310 كلم/س. كما يوفّر قوة دفع مذهلة عند سرعات مرتفعة. ويتيح ذلك الأداء لـ "باناميرا توربو إس إي-هايبيريد" إرساء معايير أخرى ضمن فئتها. بالإضافة إلى ذلك، زوّدت نسخة القمة الجديدة من "باناميرا" بتعليق هوائي قياسي يحقّق لها توازناً فريداً ضمن فئتها، يجمع بين راحة صالون فاخرة وأرقام أداء سيارة رياضية.

يتم تزويد المحرك الكهربائي بالقوة من بطارية 'ليثيوم-أيون' Lithium-Ion مُبرّدة بسائل مُدمجة في القسم الخلفي للسيارة. ويمكن شحن تلك البطارية مرتفعة الفولطية، التي تتسع إلى 14.1 كيلوواط-ساعة من الطاقة، بالكامل في غضون ست ساعات بواسطة شاحن قياسي 3.6 كيلوواط على متن السيارة ووصلة تيار كهربائي 230 فولطاً بشدة 10 أمبيرات. وينخفض وقت الشحن إلى 2.4 ساعات فحسب عند استخدام شاحن اختياري 7.2 كيلوواط ووصلة تيار كهربائي 230 فولطاً بشدة 32 أمبيراً. يجدر الذكر أنه يمكن أيضاً البدء بعملية الشحن بواسطة ساعة توقيت في "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" أو تطبيق "بورشه كونكت" Porsche Connect المتوقّر للهواتف الذكية و"ساعة أبل" Apple Watch. بالإضافة إلى ذلك، زُوّدت "باناميرا توربو إس إي-هايبريد" بمكثف هواء يعمل عندما تكون السيارة متوقّفة لتسخين مقصورة الركاب أو تبريدها حتى أثناء شحن البطارية.

### توليفة ثلاثية تجمع أداء سيارة رياضية مع فعالية وراحة أثناء الرحلات الطويلة

تزخر "باناميرا توربو إس إي-هايبريد" بتوليفة ثلاثية مثالية قوامها الأداء الرياضي والراحة والفعالية. وتتعلق تلك السيارة الرياضية رباعية الأبواب قياسياً على الطاقة الكهربائية فحسب ضمن إعداد "القوة الكهربائية" E-Power. كما تستطيع اجتياز مسافة محلية تصل إلى 50 كلم من دون انبعاثات. وعندما يتجاوز مقدار الضغط على دواسة الوقود حداً معيّناً، أو عندما يتدنى مستوى شحن البطارية عن حدّ أدنى، تنتقل "باناميرا" إلى إعداد "الدفع المختلط الأوتوماتيكي" Hybrid Auto، الذي يضع بمتناول السائق قوة كلا المحركين. هذا ويبلغ استهلاك السيارة وفقاً لمعيار "دورة القيادة الأوروبية الجديدة" للسيارات ذات الدفع المختلط مع قابس 2.9 لتر/100 كلم من وقود "سوبر بلاس" Super Plus (66 غرام/كلم من ثاني أكسيد الكربون) و16.2 كيلوواط-ساعة/100 كلم من الطاقة الكهربائية.

### قاعدتا عجلات فور تقديمها

تحتفل "باناميرا توربو إس إي-هايبريد" بتقديمها العالمي الأول في معرض جنيف للسيارات (7 لغاية 19 مارس 2017)، على أن يتمّ طرحها في السوق الأوروبي في شهر يوليو 2017، تليه أسواق أخرى في النصف الثاني من العام 2017. وستتوفر سيارة الـ "گران توريزمو" رباعية الأبواب منذ البداية بنسخة "إكسكيوتيف" أيضاً ذات قاعدة عجلات أطول بمقدار 150 ملم.

يزخر طراز القمة الجديد في عائلة الجيل الثاني من "باناميرا" بلائحة غنيّة من التجهيزات القياسية، تشمل مثلاً "مكابح بورشه من السيراميك المُركَّب" PCCB، "نظام بورشه الرياضي للتحكم الديناميكي بالهيكل" PDCC Sport مع "نظام بورشه لتوجيه عزم الدوران بلاس" PTV Plus، "مساعد مقود بلاس" Power Steering Plus وعجلات من خليط المعادن قياس 21 بوصة بتصميم "911 Turbo". كما تشمل رزمة التجهيزات الأساسية مكثف هواء يعمل عندما تكون السيارة متوقّفة وعناصر ديناميّة هوائية متكيفة، بالإضافة إلى تعليق هوائي ثلاثي الحجرات يتضمّن "نظام بورشه للتحكم النشط بالتعليق" PASM. هذا وزُوّدت نسخة "إكسكيوتيف" Executive من السيارة، ذات قاعدة العجلات الطويلة، بنظام توجيه للمحور الخلفي كتجهيز قياسي. يبدأ ثمن "باناميرا توربو إس إي-هايبريد" في ألمانيا بمبلغ 185,736 يورو مع احتساب الضريبة على القيمة المُضافة، مقابل 199,183 يورو لنسخة "باناميرا توربو إس إي-هايبريد إكسكيوتيف".

## بورشه "911 جي تي3" الجديدة – 911 للطريق وحلبة السباق

توفّر بورشه "911 جي تي3" 911 GT3 أداءً مماثلاً لسيارات السباق، مع بُنية خفيفة الوزن بانتظام ومنتعة قيادة أصيلة لا تشوبها شائبة. ويحتفل الجيل الجديد من "جي تي3" بتقديمه العالمي الأول في النسخة السابعة وثمانين من معرض جنيف الدولي للسيارات 2017، مُتألفاً برابط أكثر جِدّة بين القيادة اليومية وحلبة السباق. تنبض تلك النسخة الجذرية من 911 بمحرك سحب عادي مُسطّح مرتفع الدوران سعة أربعة ليترات بقوة 500 حصان/368 كيلواط، استُقدم من سيارة سباق "911 جي تي3 كاب" 911 GT3 Cup الأصلية من دون تعديلات تُذكر. وبهدف تحويل قوة المحرك إلى ديناميّة قيادة متفوّقة، أدخلت بورشه تعديلات خاصة على إعداد كلّ من بُنية السيارة الخفيفة بانتظام من جهة والهيكل المُعدّل مع توجيهه للمحور الخلفي من جهة أخرى. هذه النسخة متقدمة الأداء من 911، التي جرى تطويرها على الحلبة ذاتها لسيارات السباق وصُنعت على خطّ إنتاج سيارات السباق عينه، مثال آخر عن اعتماد تكنولوجيا رياضة السيارات لدى بورشه في سيارة رياضية تمّت المصادقة عليها للقيادة على الطرقات.

يرغب مُعظم سائقي طرازات بورشه "جي تي3" في اصطحاب سياراتهم الرياضية إلى حلبة السباق، حيث يسطع نجم "911 جي تي3" الجديدة بشدّة نظراً لنسبة وزنها إلى قوتها البالغة 2.86 كغ/حصان (3.88 كغ/كيلواط). في هذا السياق، يبلغ وزن هذه السيارة ثنائية المقاعد مع علبة تروس PDK قياسية بقابضين من سبع سرعات – جرى إعدادها خصيصاً لتتلاءم مع "911 جي تي3" – 1,430 كغ مع خزّان مليء بالوقود. وهي تستطيع التسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 3.4 ثوانٍ وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 318 كلم/س. ولمن يعشق متعة القيادة الصافية والأصيلة، وفّرت بورشه أيضاً لسيارتها الجذرية العتيدة علبة تروس يدوية رياضية من ست سرعات، تتيح التسارع إلى 100 كلم/س في غضون 3.9 ثوانٍ وصولاً إلى سرعة قصوى تبلغ 320 كلم/س.

### سريعة في المنعطفات وثابتة في المقاطع المستقيمة: هيكل صلب مع توجيه للمحور الخلفي

يستفيد هيكل "911 جي تي3" الجديدة من خبرة بورشه في سباقات السيارات. فقد أعادت الشركة ضبط إعداداته وعزّزت تصميمه الرئيسي لتوفير ديناميّة قيادة أفضل، بحيث انخفض ارتفاع أرضية السيارة الرياضية ثنائية المقاعد عن الطريق بحوالي 25 ملم مقارنة بطراز "911 كاريرا إس" Carrera S. كما يوفّر الهيكل تماسكاً وثباتاً متفوّقين، يعود الفضل فيهما بدرجة كبيرة إلى اعتماد نظام توجيه نشط للمحور الخلفي يوجّه العجلتين الخلفيتين بالاتجاه عينه للعجلتين الأماميتين أو المُعاكس لهما، وذلك وفقاً لسرعة السيارة، ما يُحسّن من ثباتها ورشاققتها. كما ترتقي ركائز المحرك الديناميّة وقلل الترس التفاضلي الخلفي بديناميّة قيادة السيارة.

لا يترك التصميم الخارجي لطراز "911 جي تي3" أيّ شكّ بهدف السيارة. فالجناح الخلفي المُهين من الكربون يُسلط الضوء على الدور الكبير الذي لعبته الديناميّة الهوائية في تحديد معالم الشكل الخارجي. كما جرى تعزيز المقدمة خفيفة الوزن وعاكس الهواء الأمامي للتوصّل إلى دفع هواء أفضل. بالإضافة إلى ذلك، تتّضح التحسينات الديناميّة الهوائية في ناشر الهواء الجديد والقسم الخلفي خفيف الوزن مع فتحات لهواء العادم.

## المقصورة: مكان الاستمتاع بديناميّة القيادة الاستثنائية

جرى تصميم مقصورة "911 جي تي3" الجديدة كي تتيح الاستمتاع بديناميّة قيادة السيارة القصوى. في هذا السياق، استمِدّت عجلة مقود "جي تي" GT الرياضية بقطر 360 ملم من طراز "918 سبايدر" 918 Spyder. ويشعر كل من السائق ومرافقه الأمامي بديناميّة السيارة من خلال "مقعدين رياضيين بلاس" Sports Seats Plus ذوي جوانب مُعزّزة وتعديل ميكانيكي لوضعية المقعد الطولية (أمام/خلف)، مقابل تعديل كهربائي لارتفاع المقعد وزاوية ظهره. وبما أنّ "911 جي تي3" سيارة ثنائية المقاعد تقليدياً، تمّت تغطية تجويفي المقعدين الخلفيين.

على صعيد مشابه، وقّرت بورشه ثلاثة أنواع أخرى من المقاعد لسيارتها الرياضية الجديدة متقدّمة الأداء: النوع الأوّل عبارة عن "مقعدين رياضيين بلاس" مُتكيفين بثمانية عشرة وجهة تعديل كهربائية لوظائف المقعد كافة. والنوع الثاني هو مقعدان رياضيان مُقعّران بظهر قابل للطيّ مع وسادة هواء للصدر مُندمجة فيهما وتعديل يدوي لوضعية المقعد الطولية (أمام/خلف). أخيراً وليس آخراً، ثمة مقعدان مُقعّران بالكامل مصنوعان من البلاستيك خفيف الوزن المُقوّى بألياف الكربون مع طبقة خارجية من الكربون المتشابك.

## "تطبيق بورشه للدقّة على الحلبات" كتجهيز قياسي

بالإضافة إلى "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" PCM، الذي يتضمّن وحدة ملاحاة على الإنترنت مع معلومات فورية عن الزحمة، تمتدّ لائحة التجهيزات القياسية في "911 جي تي3" الجديدة لتشمل وحدة "كوئكت بلاس" Connect Plus و"تطبيق بورشه للدقّة على الحلبات" Porsche Track Precision. ويتيح ذلك التطبيق للسائقين عرض بيانات القيادة المُفصّلة على هواتفهم الذكي وتسجيلها وتحليلها.

## الثمن وموعد تقديمها في الأسواق

تتوفّر "911 جي تي3" الجديدة للطلب الآن. وسيتمّ تقديمها في ألمانيا بدءاً من مُنتصف شهر يونيو بثمان يبدأ بمبلغ 152,416 يورو مع احتساب الضريبة على القيمة المُضافة والتجهيزات الخاصة بالدولة.

## طرازات بورشه "911 جي تي إس" الجديدة – ديناميّة وراحة وفعالية

عزّزت بورشه عائلة 911 بطرازات "جي تي إس" GTS جديدة، سيتمّ تقديم خمس نسخات منها في ألمانيا بدءاً من شهر مارس 2017. وهي تشمل "911 كاريرا جي تي إس" 911 Carrera GTS بدفع خلفي و"911 كاريرا 4 جي تي إس" 911 Carrera 4 GTS بدفع رباعي – تتوفر كلّ منهما بنسختي كوبيه وكابريولييه – بالإضافة إلى "911 تارغا 4 جي تي إس" 911 Targa 4 GTS بدفع رباعي. ويساهم شاحنا التوربو الجديدان في محرك الست أسطوانات مسطحة سعة ثلاثة ليترات برفع قوته إلى 450 حصاناً (331 كيلوواط)، أي أكثر بمقدار 30 حصاناً (22 كيلوواط) من طرازات "911 كاريرا إس" 911 Carrera S وبمقدار 20 حصاناً (15 كيلوواط) من طراز "جي تي إس" السابق المزوّد بمحرك سحب عادي. وتُنقل قوة المحرك في نسخات "جي تي إس" كافة بواسطة علبة تروس يدوية قياسية من سبع تروس أو PDK اختيارية بقابضين.

### قوة أكبر لأداء أفضل

توفّر طرازات "جي تي إس" الجديدة تسارعاً ومرونة أحسن من السابق بفضل عزم دورانها البالغ 550 نيوتن-متر بين 2,150 و5,000 د/د. كما تتضمن "نظام بورشه للتحكم بالنشط بالتعليق" PASM كتجهيز قياسي، بينما حُصر الهيكل الرياضي مع "نظام بورشه للتحكم بالنشط بالتعليق" – يُخفّض ارتفاع جسم السيارة بعشرة ملم – بنسخات الكوبيه فحسب. وتستطيع "911 كاريرا 4 جي تي إس كوبيه"، المزودة بعلبة تروس Porsche Doppelkupplung (PDK) و"رزمة سبورت كرونو" Sport Chrono Package القياسية، التسارع من صفر إلى 100 كلم/س في أقلّ زمن مقارنة بشقيقاتها، وهو 3.6 ثوانٍ.

أما بالنسبة إلى السرعة القصوى، فتتخطى 300 كلم/س في نسخات "جي تي إس" كافة. وهي تبلغ 312 كلم/س كحدّ أقصى في نسخة الكوبيه المزودة بعلبة تروس يدوية ودفع خلفي. وعلى الرغم من أداء "جي تي إس" الأفضل، حافظت هذه النسخة من 911 على فعاليتها. فعلى سبيل المثال، ينحصر استهلاك الوقود في "911 كاريرا جي تي إس" مع PDK بمقدار 8.3 لتر/100 كلم فحسب وفقاً لـ "دورة القيادة الأوروبية الجديدة"، ما يُعادل انبعاثات لثاني أكسيد الكربون بحدود 188 غرام/كلم.

### تصميم "جي تي إس" المعهود: عناصر عديدة باللون الأسود في الداخل والخارج

لا ينحصر اختلاف طرازات "جي تي إس" الجديدة عن أفراد عائلة 911 الأخرى بالتكنولوجيا فحسب، بل أيضاً بالتصميم. في هذا السياق، تركز نسخات "جي تي إس" كافة، بما فيها نسختي الدفع الخلفي، على هيكل الدفع الرباعي العريض (1,852 ملم). كما اكتسب المصدّ الأمامي تصميم "سبورت ديزاين" SportDesign جديد يُسلط الضوء على شخصية السيارة الرياضية، وجرى تعزيز الديناميّة الهوائية للمقدمة. هذا وانخفضت قوى الرفع العاملة على المحورين الأمامي والخلفي مقارنة بطرازات "كاريرا إس" نظراً لزيادة ارتفاع عاكس الهواء الخلفي عند امتداده واعتماد عاكس هواء أمامي متدنٍ.

بالانتقال إلى القسم الجانبي من الجسم، فهو يبرز بمرأتين خارجيتين ذوي تصميم "سبورت ديزاين" وشعاري "GTS" على البابين، بالإضافة إلى عجلات قياس 20 بوصة ذات أقفال وسطية مطلية بلون أسود حريري لمّاع. كما اكتسبت "جي تي إس" إطلالة فريدة ومتألقة بطغيان اللون الأسود على قضيب 'تارغا' Targa المعهود للمرة الأولى.

أخيراً وليس آخراً، تبرز "جي تي إس" في قسمها الخلفي بهوية جلّية واضحة المعالم، بفضل مصباحين خلفيين ذوي لون مدخّن ومدخل هواء شبكي أسود حريري لمّاع وأنبوبيّ عادم وسطيّين بلون أسود خاصّين بنظام العادم الرياضي القياسي. يجدر الذكر أنّ نسختي الدفع الخلفي تختلفان عن نسخات الدفع الرباعي مرئياً من خلال اعتماد مقطع تطعيم عرضي جديد أسود اللون، عوضاً عن الحزام الضوئي، بين المصباحين الخلفيين.

### "تطبيق بورشه للدقة على الحلبات" جديد وتجهيزات داخلية عالية الجودة

يمتدّ طابع "جي تي إس" إلى المقصورة ليترك بصماته عليها. فقد دُمجت ساعة توقيت "رزمة سبورت كرونو" بلوحة القيادة كعنصر رئيسي فيها، وأدخلت تحسينات على "تطبيق بورشه للدقة على الحلبات" Porsche Track Precision تتزامن بشكل خاص مع تقديم طرازات "جي تي إس" في الأسواق. وهو يتضمّن تسجيلاً أوتوماتيكياً لبيانات القيادة مع عرض مُسهب وتحليل مُفصل لها على الهاتف الذكي.

يجلس السائق ومرافقه في مقصورة "جي تي إس" على "مقعدين رياضيين بلاس" Sports seats Plus ذوي تعديل كهربائي رباعي الوضعيات يتضمنان شعار "GTS" على مسندئ الرأس. وهما يوفران راحة أفضل وثباتاً جانبياً إضافياً. كما اكتست أجزاءهما الوسطية بقماش 'ألكنتارا' ذي نمط تطريز جديد. وقد وجد ذلك القماش طريقه أيضاً إلى إطار عجلة المقود والكونسول الوسطي ومسندئ الذراع، وذلك على سبيل المثال لا الحصر. بالإضافة إلى ذلك، اغتنت مقصورة القيادة بمقاطع تطعيم من الألمنيوم المصقول المؤكسد أسود اللون على لوحة المؤشرات.

تتوفر صور طرازات بورشه في غرفة أخبار بورشه (<http://newsroom.porsche.de>). ويمكن للصحافيين المعتمدين الحصول عليها من قاعدة بيانات بورشه الصحفية (<https://presse.porsche.de>).