



PORSCHE



بورشه في معرض شانغهاي للسيارات 2017

المحتويات

بورشه في معرض شانغهاي للسيارات 2017

- 2 ثلاثة طرازات "باناميرا" جديدة في الصين
- 2 "باناميرا سبورت توريزمو": عائلة جديدة من السيارات الرياضية ذات عملية أفضل
- 3 "باناميرا توربو إس إي-هايبريد إكسكوتيف": ارتكازاً على مفهوم "918 سبايدر"
- 3 "باناميرا إكسكوتيف": طراز جديد للصين حصرياً
- 3 طرازات بورشه "911 جي تي إس" الجديدة: قوة رياضية أكبر
- 4 بورشه في الصين: نمو متواصل
- 4 جديد: "نادي بورشه الصين" و"بورشه لرياضة السيارات في آسيا والباسيفيك"
- 5 التقديم الآسيوي الأول في شانغهاي: "سبورت توريزمو" توسع نطاق عائلة باناميرا
- 5 مفهوم وتصميم سيارة رياضية متكاملة
- 6 أول عاكس هواء للسقف قابل للامتداد بأسلوب متكيف ضمن هذه الفئة من السيارات
- 6 تصميم جديد للمقصورة الخلفية يتضمّن ثلاثة مقاعد
- 7 "باناميرا توربو إس إي-هايبريد إكسكوتيف": أداء مُستدام وحيّز رحب
- 7 مفهوم دفع فريد يجمع بين محرك V8 ومحرك كهربائي
- 8 توليفة ثلاثية تجمع أداء سيارة رياضية مع فعالية وراحة أثناء الرحلات الطويلة
- 8 رُزمة شاملة من التجهيزات القياسية
- 9 بورشه "باناميرا إكسكوتيف": طراز حصري للصين
- 10 "نظام بورشه الترفيهي للمقاعد الخلفية" مع كمبيوترين لوحيين متطوّرين
- 11 طرازات بورشه "911 جي تي إس" الجديدة: ديناميّة وراحة وفعالية
- 11 قوة أكبر لأداء أفضل
- 11 طابع "جي تي إس" المعهود: عناصر عديدة باللون الأسود في الداخل والخارج
- 12 "تطبيق بورشه للدقة على الحلبات" جديد وتجهيزات داخلية عالية الجودة
- 13 "911 جي تي 3 كاب" مع محرك وأنظمة نقل قوة وحركة حديثة للغاية
- 15 استهلاك الوقود والانبعاثات

"باناميرا توربو إس إي-هايبريد إكسكوتيف": ارتكازاً على مفهوم "918 سبايدر"

تصافر 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-هايبريد" هذا المفهوم لتتبوأ حالياً المرتبة الأولى كأقوى سيارة صالون في العالم مُزوّدة بنظام دفع مختلط. سيتمّ طرح طراز القمّة الجديد في عائلة "باناميرا" في السوق الصيني بدءاً من شهر أكتوبر 2017، وذلك حصرياً بنسخة "إكسكوتيف" الفاخرة جداً ذات قاعدة العجلات الأطول. وتُجمع في تلك السيارة قوة محرك من ثماني أسطوانات (550 حصاناً/404 كيلوواط) وقوة محرك كهربائي (136 حصاناً/100 كيلوواط) مع معدّل 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 3.5 ثوانٍ، لتتربّع بذلك على عرش السيارات الرياضية. وفي حال كانت بطاريتها مشحونة بالكامل، يمكنها اجتياز مسافة تصل لغاية 50 كلم (دورة القيادة الأوروبية الجديدة) على الطاقة الكهربائية فحسب. بالتطرّق إلى الهيكل، تشمل مهارة نسخة القمّة من "باناميرا" المزودة بنظام دفع مختلط مع قابس قدرة الانعطاف الديناميكي لسيارة رياضية وراحة سيارة صالون فاخرة. هذا وتوضح بورشه من خلال "باناميرا توربو إس إي-هايبريد" أنّ الدفع الكهربائي عنصر رئيسي في التطوير المتواصل لذروة الأداء الرياضي.

"باناميرا إكسكوتيف": طراز جديد للصين حصرياً

تحتفل "باناميرا إكسكوتيف" Panamera Executive بتقديمها العالمي الأوّل. وستُخصّص سيارة الصالون الرياضية الجديدة هذه، ذات الدفع الخلفي وقاعدة العجلات الأطول (بزيادة 150 ملم)، للسوق الصيني حصرياً، حيث ستُطرح في شهر أكتوبر 2017. وتتيح "باناميرا إكسكوتيف"، المُزوّدة بمحرك V6 توربو سعة ثلاثة لترات (330 حصاناً/243 كيلوواط)، للعملاء الصينيين الدخول إلى عالم "باناميرا" ذات قاعدة العجلات الطويلة من خلال نسخة ذات ثمن مغرٍ.

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

أضافت بورشه فصلاً آخر إلى تاريخ سيارة "جي تي إس" الرياضية يستهوي عملاء 911 الراغبين بالقوة بشكل خاص. بناءً لذلك، طرحت الشركة خمسة طرازات جديدة، أربعة منها كوبيه وكابريوليه 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 لنسخة الدفع الرباعي من 911 وهيكل رياضي مع "نظام بورشه للتحكم النشط بالتعليق" PASM ومقصورة ذات تصميم خاص. طوّرت بورشه لمحرك الست أسطوانات مسطحة سعة ثلاثة لترات شاحنيّ توربو جديدين رفعا قوته بمقدار 30 حصاناً (22 كيلوواط) مقارنة بمحرك نسخات "911 كاريرا إس" 911 Carrera S و"911 تارغا إس" 911 Targa S. بالانتقال إلى الجسم الخارجي، حظيت طرازات "جي تي إس" بعاكس هواء أمامي متدنٍ وعاكس هواء خلفي يمتدّ إلى ارتفاع أعلى 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.

بورشه في الصين: نمو متواصل

تحقق بورشه نجاحاً مضطرباً في الصين. فقد سلّم صانع السيارات الرياضية إلى ذلك السوق 65,246 سيارة عام 2016، ما يُمثّل زيادة نسبتها 12 بالمئة عن العام السابق. هذا الواقع جعل من الصين أقوى سوق فردي لبورشه للعام الثاني على التوالي. بالتطرق إلى التفاصيل، ترسّخت أسطورة 911 في الصين مع نمو عدد السيارات المُسلّمة منها للعام الثاني على التوالي، وذلك بنسبة 11 بالمئة مقارنة بالسنة الماضية. أما بالنسبة إلى طرازي "718 بوكستر" و"718 Boxster" و"718 كايمان" و"718 Cayman" الجديدين بالكامل، فقد عزّزا مجدداً موقع بورشه كصانع سيارات رياضية أصيلة. ويشير تحطّي عدد السيارات المُسلّمة منهما حاجز الـ 1,300، إلى الحماس الكبير الذي استقبل به العملاء الصينيون اليافعون هذين الطرازين الرياضيين المُزوّدين بمحرك مسطح من أربع أسطوانات مع شاحن توربو. كما تألّق العام 2016 بتقديم الجيل الجديد من "باناميرا" Panamera، الذي يجمع بين أداء سيارة رياضية وراحة صالون فاخرة بشكل مثالي. بالإضافة إلى ذلك، حققت "بورشه الصين" نجاحاً كبيراً ضمن فئة السيارات الرياضية متعددة الاستعمالات، نمت بموجبه مبيعات طرازي "مَكان" Macan و"كاين" Cayenne بشكل لافت. في هذا السياق، تمّ تسليم ما يزيد عن 34,000 سيارة من طراز "مَكان" الرياضي، بزيادة لافتة تحطّت نسبتها 22 بالمئة مقارنة بالعام الفائت، ما رسّخ مكانتها كأفضل سيارة بورشه مبيعاً. أما بالنسبة إلى "كاين"، فارتفعت مبيعاتها بنسبة 5.5 بالمئة تقريباً مقارنة بالعام الفائت.

جديد: "نادي بورشه الصين" و"بورشه لرياضة السيارات في آسيا والباسيفيك"

يوصل صانع السيارات الرياضية تطوير علامته التجارية في السوق الآسيوي عبر إنشاء "نادي بورشه الصين" - جرى إطلاقه في معرض شانغهاي للسيارات 2017 - الذي سيكون من مسؤولية "بورشه الصين". سيجتمع النادي الجديد الجمعيات الإقليمية الحالية، التي تضمّ في الوقت الراهن ما يزيد عن 250 عضواً، تحت مظلة واحدة. وتوفّر العضوية في النادي فوائد عدّة للمنتسبين، من ضمنها الولوج إلى مُجمعات وفعاليات بورشه العالمية، بالإضافة إلى عروض حصرية وفعاليات رياضية، مرتبطة مثلاً ببطولة "كاريرا كاب آسيا".

ترتبط رياضة السيارات لدى بورشه بشكل وثيق بعملية تطوير سيارات الإنتاج التجاري. في هذا السياق، تجتذب بطولة بورشه "كاريرا كاب آسيا" أحادية الطرازات الفرق والمشاهدين منذ خمسة عشر عاماً ولغاية اليوم. وفي موسم العام 2016، حضر ما يزيد عن نصف مليون مشاهد إلى الحلبات للاستمتاع بها، وتابع مجرياتها على التلفزيون 1.5 ملايين مشاهد عبر أكثر من 135 دولة - يُتوقّع أن ينطلق في بطولة هذا العام 25 سائقاً من عشر دول. وستدعم بورشه هذه البطولة وتُشجّعها عبر إنشاء "بورشه لرياضة السيارات في آسيا والباسيفيك"، التي ستُعزّز أيضاً الحماس المتنامي لسباقات "جي تي" GT في منطقة آسيا.

في الوقت الحالي، يتمّ تشييد أول "مركز بورشه لتجربة القيادة" في آسيا بجوار حلبة الفورمولا واحد (حلبة شانغهاي الدولية) - في منطقة اختبارات حصرية للعملاء - التي تُقام عليها سباقات عدّة من ضمنها "بطولة العالم للتحمل التابعة للاتحاد الدولي لرياضة السيارات" FIA WEC. وسيكون المركز الجديد في شانغهاي مستقبلاً نقطة تواصل بين المصنع وعملاء رياضة السيارات الذي يمتلكون سيارات "جي تي" GT. وسيتمّ افتتاح المرفق الذي تبلغ مساحته 100,000 متر مربع - يتضمن حلبة اختبارات وحلبة وعرة وغرف تدريب - في ربيع العام 2018.

نسخة جسم جديدة من بورشه "باناميرا"

التقديم الآسيوي الأول في شانغهاي: "سبورت توريزمو" توسع نطاق عائلة باناميرا

وسّعت بورشه نطاق عائلة "باناميرا" عبر إضافة نسخة جسم جديدة تحمل اسم "باناميرا سبورت توريزمو" Panamera Sport Turismo. تُبصر السيارة العتيدة النور في آسيا بعد أسابيع قليلة فحسب على تقديمها العالمي الأول في معرض جنيف للسيارات. وهي تتوفّر في السوق الصيني بأربع نسخات، تشمل: "باناميرا 4" و"باناميرا 4 إس" Panamera 4S و"باناميرا 4 إي-هايبيريد" Panamera 4 E-Hybrid و"باناميرا توربو" Panamera Turbo. 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.

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، ومحركات قوية وفعّالة، 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 الأقراص ذي تحكم إلكتروني – كتجهيز قياسي. أما بالنسبة إلى طرازات "4 إي-هايبيريد" و"إس" و"توربو"، ونسخات "سبورت توريزمو" التي تزخر بمستوى رفيع من التجهيزات، 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" بأبعادها الدينامية جداً، وذلك في تجسيد مثالي لمورثات بورشه التصميمية. في هذا السياق، يبلغ طول السيارة العتيدة 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 خطّ نافذة ممدود يتضافر مع محيط سقف بالطول عينه ليضيفاً على "سبورت توريزمو" إطلالة أخّاذة. وفي القسم الخلفي، ينخفض السقف بأسلوب أقلّ دراماتيكية بكثير من خطّ النافذة، لتكون النتيجة دعامة سقف رباعية بارزة ومميزة تنتقل إلى قسم الكتف بأسلوب شبيه بالكوبيه.

أول عاكس هواء للسقف 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 "دينامية بورشه الهوائية النشطة" PAA – في وضعيته المُنكمشة بزواوية -7 درجات، ما يخفّض مقاومة السيارة للهواء ويحدّ بالتالي من استهلاكها للوقود.

لكن عندما تتخطّى 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 فردياً 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 يوفّر مسافة أكبر لرؤوس الركاب. وتتعرّز سهولة استخدام صندوق الأمتعة بفضل غطاءه الذي يمتاز بعرضه عند فتحه – يعمل الغطاء كهربائياً بشكل قياسي – وحافة تحميله المتدنية التي يبلغ ارتفاعها 628 ملم فحسب. أما بالنسبة إلى سعة تخزينه، فتصل لغاية 520 ليتر (425 ليتر في طراز "باناميرا 4 إي-هايبيريد سبورت توريزمو") حتى الحافة العلوية للمقاعد الخلفية، بزيادة 20 ليتر عن طراز الصالون الرياضي. 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-هايبيريد سبورت توريزمو") حتى مستوى السقف، بزيادة 50 ليتر تقريباً عن طراز الصالون الرياضي. يجدر الذكر أنّه بالإمكان طي ظهر المقاعد الخلفية الثلاثة إمّا سوياً أو فردياً بنسبة 40:20:40، وذلك بعد تحرير آلية قفل ظهرها كهربائياً من صندوق الأمتعة.

على صعيد آخر، يمكن طلب "باناميرا سبورت توريزمو" بنظام متغيّر لإدارة صندوق الأمتعة يتيح تثبيت الأمتعة عند نقلها. وهو يتضمّن مزايًا عدّة، تشمل مثلاً سكتين مندمجتين 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.

أقوى طراز في عائلة "باناميرا" يحتفل بتقديمه الآسيوي

"باناميرا توربو إس إي-هايبريد إكسكيوتيف": أداء مُستدام وحيّز رحب

يوصل صانع السيارات الرياضية بلوغ مستويات متقدّمة من الأداء بشكل مُستدام، الواقع الذي يتجسّد بطرح "باناميرا توربو إس إي-هايبريد" Panamera Turbo S E-Hybrid الجديدة التي تُجسّد مدى التزام بورشه بالانتقل الكهربائي. وهي أوّل نسخة قَمّة مُزوّدة بنظام دفع مختلط مع قابس ضمن عائلة طرازات ما لدى بورشه. تتضافر 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 محرّك تكاد لا تتخطى حدودها الدُنيا، تولّد "باناميرا توربو إس إي-هايبريد" عزم دوران بحدود 850 نيوتن-متر، ما يتيح لطرز القمّة ذي قاعدة العجلات الطويلة "إكسكيوتيف" Executive – لا تتوفّر نسخة القمّة القياسية في الصين – التسارع من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 3.5 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 (دورة القيادة الأوروبية الجديدة) على الطاقة الكهربائية فحسب. أما بالنسبة إلى مُعدّل 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-هايبريد"، الذي يتضمّن 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-هايبريد" الجديدة محركاً كهربائياً بقوة 136 حصاناً (100 كيلوواط) مع محرك V8 بقوة 550 حصاناً (404 كيلوواط). ويتمّ تشغيل جهاز فضّ الاقتران الموجود في وحدة بورشه للدفع المُختلط كهروميكانيكياً بواسطة "مُشغّل قابض كهربائي" ECA، تماماً مثل "باناميرا 4 إي-هايبريد"، 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 المتكيف.

يتسارع مفهوم دفع "الأداء الكهربائي" E-Performance بسيارة الصالون الفاخرة ذات قاعدة العجلات الطويلة من صفر إلى 100 كلم/س في غضون 3.5 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-هايبريد" إرساء معايير أخرى ضمن فئتها. بالإضافة إلى ذلك، زُوّدت نسخة القمّة 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 بشدّة 10 أمبيرات. وينخفض وقت الشحن إلى 2.4 ساعات فحسب عند استخدام شاحن اختياري 7.2 كيلوواط ووصلة تيار كهربائي 230 فولطاً بشدّة 32 أمبيراً. يجدر الذكر أنه يمكن أيضاً البدء بعملية الشحن بواسطة ساعة توقيت في "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" PCM أو تطبيق "بورشه كونيكت" Porsche Connect المتوقّر للهواتف الذكية و"ساعة أبل" Apple Watch. بالإضافة إلى ذلك، زُوّدت "باناميرا توربو إس إي-هايبريد" بمكّيّف 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

تزر "باناميرا توربو إس إي-هايبريد" بتوليفة ثلاثية مثالية قوامها الأداء الرياضي والراحة والفعالية. وتتلق تلك السيارة الرياضية رباعية الأبواب قياسياً على الطاقة الكهربائية فحسب ضمن إعداد "القوة الكهربائية" E-Power. كما تستطيع اجتياز مسافة تصل إلى 50 كلم (دورة القيادة الأوروبية الجديدة) 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 بنزين "سوبر بلاس" Super Plus (66 غرام/كلم من ثاني أكسيد الكربون) و16.2 كيلوواط-ساعة/100 كلم من الطاقة الكهربائية.

رُزمة شاملة من التجهيزات القياسية

يزخر طراز القمة الجديد في عائلة الجيل الثاني من "باناميرا"، الذي يتوفر في الصين حصرياً بنسخة "إكسكيوتيف" Executive ذات قاعدة عجلات أطول بمقدار 150 ملم، بلائحة غنيّة من التجهيزات القياسية. وهي تشمل توجيهاً للمحور الخلفي، "مكابح بورشه من السيراميك المُركّب" 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 توربو" 911 Turbo. كما تشمل رُزمة التجهيزات الأساسية مكّيّف هواء يعمل عندما تكون السيارة متوقّفة وعناصر ديناميّة هوائية متكيفة، بالإضافة إلى تعليق هوائي ثلاثي الحجرات يتضمّن "نظام بورشه للتحكم بالنشط بالتعليق" PASM. يجدر الذكر أنّ موعد تقديم السيارة في الصين سيكون في أكتوبر 2017.

طراز قاعدة في عالم سيارات الصالون الفاخرة ذات قاعدة العجلات الطويلة

بورشه "باناميرا إكسكوتيف": طراز حصري للصين

خصّصت بورشه للسوق الصيني حصرياً، بدءاً من شهر أكتوبر 2017، نسخة جديدة ذات قاعدة عجلات طويلة من طراز "باناميرا" الصالون الرياضي. وتمتاز بورشه "باناميرا إكسكوتيف" Panamera Executive الجديدة، المزوّدة بمحرك V6 توربو سعة 3 ليترات بقوة 330 حصاناً (243 كيلوواط) مع دفع خلفي، بلائحة أشمل من التجهيزات القياسية ذات طابع شخصي كما هو معهود في عائلة "إكسكوتيف"، ولكن بثمن مغرٍ. وتبرز طرازات بورشه "إكسكوتيف" بتطعيمات تزيينية خارجية طفيفة ولكن أنيقة. في هذا السياق، ثمة قضيبان طويلان فضيان لمّاعان أسفل الأبواب الجانبية، يتناغمان مع تطعيم باللون عينه لمخرجي الهواء الجانبيين على الجناحين الأماميين. ويمتدّ ذلك اللون ليغطي على قضيب التطعيم العرضي على مدخل الهواء الأمامي. بالإضافة إلى ذلك، يتألّق طراز "باناميرا" الجديد المخصّص للسوق الصيني بكلمة "Executive" باللون الفضي على قضيب السقف الثالث.

زوّدت طرازات "باناميرا" ذات قاعدة العجلات الطويلة كافة بسقف بانورامي شفاف كتجهيز قياسي. وهو أكبر سقف زجاجي يُعتمد في سيارة بورشه على الإطلاق، مع طول يبلغ 1,780 ملم وعرض يصل إلى 1,200 ملم. ويمكن رفع الجزء الأمامي من السقف وفتحه بالكامل. كما بالإمكان تغطية السقف الشفاف بستارتين داخليتين.

بالإضافة إلى السقف البانورامي، تزخر نسخات "إكسكوتيف" الأربع بتعليق هوائي متكيف بتكنولوجيا الحجات الثلاث مع "نظام بورشه للتحكم النشط بالتعليق" PASM. وتمتدّ لائحة التجهيزات القياسية المُعزّزة لتشمل مقاعد مريحة بتعديل كهربائي متعدّد الاتجاهات ومسندتي رأس مريحين في الخلف، إلى جانب نظام تدفئة للمقاعد الأمامية والخلفية وستارتين متحرّكتين وراء مسندتي الرأس الخلفيين. كذلك تتوفر المقاعد الأربعة بوظيفة تدليك اختيارية، تعمل بموجبها عشر وسائد هواء في ظهر كلّ مقعد على توفير تدليك مريح بمجرد الضغط على مفتاح تشغيل، هذا مع إمكانية الاختيار بين خمسة برامج عمل وخمس درجات شدّة. وتمتدّ لائحة التجهيزات القياسية لتشمل وسادتي هواء جانبيتين في الخلف تضمنان مستويات متقدمة من السلامة. كما حصلت نسخات "إكسكوتيف" حصرياً على كونسول وسطي كبير بحيز إضافي لهاتف ذكي ووصلة هوائي حثّية. ويمكن طلب الكونسول الوسطي كتجهيز اختياري.

"نظام بورشه الترفيهي للمقاعد الخلفية" مع كمبيوترين لوحيين متطورين

تبرز المقصورة الخلفية لطرزات "باناميرا" كافة بـ "نظام بورشه الترفيهي للمقاعد الخلفية" RSE. وتتيح قدرة التواصل المذهلة التي يوفرها هذا النظام، بالأخص في نسخات "إكسكويوتيف" المُستخدمة كسيارات صالون مع سائق، تحويل المقصورة الخلفية إلى مكان عمل مريح ومتطور تقنياً. كما سيستمتع الركاب الأطفال أثناء الرحلات الطويلة مع العائلة بالوظائف المتعددة لذلك النظام الاختياري.

يتمحور "نظام بورشه الترفيهي للمقاعد الخلفية" حول شاشتين عاملتين باللمس (عاليتا الدقة: 1,920 x 1,200 عنصر) مقاومتين للتوهج قياس 10.1 بوصة مثبتتين في ظهر المقعدين الأماميين، يمكن استخدامهما أيضاً خارج "باناميرا". وتبرز تلك الشاشتين بكونهما كمبيوترين لوحيين متكاملين ذوي تصميم عالي الجودة يتلاءم مع مقصورة "باناميرا". كما تحتويان على كاميرا لدرشة الفيديو واتصالات الفيديو. أما بالنسبة إلى الصوت، فيصدر عن مكبرات الصوت المندمجة في الشاشتين أو نظام السيارة الصوتي أو سماعات بورشه الرأسية العاملة بتقنية 'بلوتوث' Bluetooth اللاسلكية.

يستخدم "نظام بورشه الترفيهي للمقاعد الخلفية" نظام تشغيل 'أندرويد' Android. وهو يزخر بذاكرة داخلية سعة 32 جيجابايت، GB يمكن زيادتها من خلال إضافة بطاقة ذاكرة 'مايكرو-إس دي' Micro-SD. ويمتاز نطاق المصادر الرقمية الممكن استخدامه بشموليته، إذ يمكن ولوج وسائط "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" PCM بواسطة بطاقة ذاكرة 'إس دي' SD أو 'جوك بوكس' Jukebox أو قارئ أقراص 'سي دي/دي في دي' CD/DVD أو ذاكرة 'يو إس بي' USB. بالإضافة إلى ذلك، يستطيع ركاب المقعد الخلفي التحكم بالراديو وموافق التلفزيون الاختياري. كما يمكن استخدام الشاشتين لعرض بيانات السيارة ومسار الملاحة الحالي مع معلومات إضافية ذات صلة. حتى أنه يمكن إدخال مقاصد إلى نظام الملاحة الخاص بـ "نظام بورشه لإدارة الاتصالات" من خلال "نظام بورشه الترفيهي للمقاعد الخلفية".

نفحة رياضية جديدة في عائلة بورشه 911**طرازات بورشه "911 جي تي إس" الجديدة: ديناميّة وراحة وفعالية**

عزّزت بورشه عائلة 911 بطرازات "جي تي إس" GTS جديدة تسجّل إطلالتها الأولى في السوق الآسيوي من خلال معرض الصين للسيارات 2017. وسيتمّ تقديم خمس نسخات منها بالإجمال، تشمل "911 كاريرا جي تي إس" Carrera GTS 911 بدفع خلفي و"911 كاريرا 4 جي تي إس" 911 Carrera 4 GTS بدفع رباعي – تتوفر كلّ منهما بنسختيّ كوبيه وكابريوليه – بالإضافة إلى "911 تارغا 4 جي تي إس" Targa 4 GTS 911 بدفع رباعي. ويساهم شاحن التوربو الجديد في محرك الست أسطوانات مسطّحة سعة ثلاثة ليترات برفع قوته إلى 450 حصاناً (331 كيلوواط)، أي أكثر بمقدار 30 حصاناً (22 كيلوواط) من طرازات "911 كاريرا إس" Carrera S 911 وبمقدار 20 حصاناً (15 كيلوواط) من طراز "جي تي إس" السابق المُزوّد بمحرك سحب عادي. وتتوفر نسخات "جي تي إس" كافة في السوق الصيني حصرياً بعلبة تروس Porsche Doppelkupplung (PDK) 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 PDK و"زُزمة 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.

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" NEDC، ما يُعادل انبعاثات لثاني أكسيد الكربون بحدود 188 غرام/كلم.

طابع "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 نسختيّ 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 الدينامية 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 ومتألّفة بطغيان اللون الأسود على قضيب 'تارغا' Targa المعهود للمرة الأولى.

أخيراً وليس آخراً، تبرز "جي تي إس" في قسمها الخلفي بهوية جليّة 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 مسندي 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 ومسندي الذراع، وذلك على سبيل المثال لا الحصر. بالإضافة إلى ذلك، اغتنمت مقصورة القيادة بمقاطع تطعيم من الألمنيوم المصقول المؤكسد أسود اللون على لوحة المؤشرات.

نسخة جديدة من أفضل سيارة سباق مبيعاً في العالم

"911 جي تي 3 كاب" جديدة مع محرك وأنظمة نقل قوة وحركة حديثة للغاية

سيتمّ تقديم بورشه "911 جي تي 3 كاب" 911 GT3 Cup في آسيا بدءاً من موسم 2018 مُزوّدة بمحرك وأنظمة نقل قوة وحركة أعيد تطويرها بالكامل. وقد بات القسم الخلفي لأفضل سيارة سباق "جي تي" GT مبيعاً في العالم يحتضن الآن محركاً من ست أسطوانات مسطحة سعة أربعة ليترات بقوة أكبر من السابق. وبفضل تكنولوجيا رياضة السيارات الأصلية، يولّد هذا المحرك المُدمج مع حقن مباشر للوقود قوة قصوى تبلغ 485 حصاناً (357 كيلوواط).

يزخر محرك السحب العادي بتفاصيل مُبدعة تعزز أداءه وفعاليتته، ما يضمن جدارة تشغيل أكبر في إعداد السباق وتدنّ في كلفة الصيانة. في هذا السياق، اعتمد المهندسون وحدة تحكم بالصمامات مع أذرع مترجحة مُثبّنة بصلابة وتغذية زيت مركزية للمرة الأولى على الإطلاق. كما استُخدمت نابذة زيت مندمجة لتعزيز إزالة رغوة الزيت من المحرك. بالإضافة إلى ذلك، اعتمد عمود مرفق أصلب من السابق بكثير.

أما بالنسبة إلى الدينامية الهوائية، فقد حصلت "911 جي تي 3 كاب" الجديدة على لوح جديد أسفل المصدّ الأمامي وقسم خلفي جديد لزيادة الدفع السفلي، ما انعكس إيجابياً على تماسك السيارة وأدائها. وقد أبقى المصمّمون على الجناح الخلفي البارز بعرض 184 سنتم من الجيل السابق. كما لم تتغيّر أبعاد عجلات السباق المصنوعة من قطعة واحدة بقطر 18 بوصة مع آلية قفل مركزي. وهي تتضمن إطارات 'ميشلان' Michelin ملساء للسباقات بعرض 270 ملم في المحور الأمامي و310 ملم بالتمام والكمال في المحور الخلفي.

على صعيد آخر، اعتمدت السيارة بنية مُختلطة وذكية من الفولاذ والألمنيوم لضمان صلابة قصوى وخفة وزن. نتيجة لذلك، يبلغ وزن "911 جي تي 3 كاب" الجديدة 1,200 كلغ فحسب. كما ركز المهندسون مجدداً على سلامة السائق أثناء تطوير السيارة. في هذا السياق، ثمة قفص حماية صلب ومقعد سباق مُقعر مُبتكر يوفر حماية أفضل للسائق حول منطقتي الرأس والكتفين. هذا واعتمدت فتحة إنقاذ أكبر في السقف وفقاً لأحدث معايير "الاتحاد الدولي للسيارات" FIA، ما يُسهّل استخراج السائق بعد حادث ما لتوفير العلاج الأولي له.

تستخدم سيارة "911 جي تي 3 كاب" الجديدة في موسم سباقات 2017، بشكل حصري في بطولة "بورشه موبيل 1 سوبركاب" Porsche Mobil 1 Supercup التي تُقام إلى جانب سباقات "فورمولا 1" Formula 1، وفي بطولة "بورشه كاريرا كاب ألمانيا" وبطولتي "جي تي 3 كاب" تشالنج" GT3 Cup Challenge في الولايات المتحدة الأمريكية وكندا. وستتوفر السيارة لبطولات "كاب" الأخرى في آسيا بدءاً من العام 2018. بالإجمال، تُنظّم بورشه 20 بطولة مماثلة للعملاء من فرق السباقات حول العالم، تُستخدم فيها سيارة "911 جي تي 3 كاب" حصراً. يجدر الذكر أنّ بورشه صنعت 3,133 سيارة من "911 جي تي 3 كاب" – طرازات 996 و997 و991 – منذ العام 1998. ذلك العدد يجعل من سيارة سباق بورشه "كاب" Cup هذه القادمة من شتوتغارت أكثر سيارة سباق "جي تي" مبيعاً وإنتاجاً في العالم.

تتوفر الصور في غرفة أخبار بورشه (<http://newsroom.porsche.com>) وقاعدة بيانات بورشه الصحفية (<https://presse.porsche.de>).

استهلاك الوقود والانبعاثات

- 911 كاريرا جي تي إس:** استهلاك الوقود: المدينة 10.7-12.9 لتر/100 كلم، الطرق السريعة 7.3-6.9 لتر/100 كلم، المعدل 8.3-9.4 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 188-212 غرام/كلم
- 911 كاريرا جي تي إس كابريوليه:** استهلاك الوقود: المدينة 10.8-12.9 لتر/100 كلم، الطرق السريعة 7.3-7.0 لتر/100 كلم، المعدل 8.4-9.4 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 190-214 غرام/كلم
- 911 كاريرا 4 جي تي إس:** استهلاك الوقود: المدينة 10.9-13.0 لتر/100 كلم، الطرق السريعة 7.4-7.1 لتر/100 كلم، المعدل 8.5-9.5 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 192-216 غرام/كلم
- 911 كاريرا 4 جي تي إس كابريوليه:** استهلاك الوقود: المدينة 11.2-13.3 لتر/100 كلم، الطرق السريعة 7.6-7.3 لتر/100 كلم، المعدل 8.7-9.7 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 196-220 غرام/كلم
- 911 تارغا 4 جي تي إس:** استهلاك الوقود: المدينة 11.2-13.3 لتر/100 كلم، الطرق السريعة 7.6-7.3 لتر/100 كلم، المعدل 8.7-9.7 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 196-220 غرام/كلم
- باناميرا توربو إس إي-هايبريد إكسكويترف:** مُعدّل استهلاك الوقود 2.9 لتر/100 كلم؛ مُعدّل استهلاك الطاقة 16.2 كيلوواط-ساعة/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 66 غرام/كلم
- باناميرا 4 سبورت توريزمو¹:** استهلاك الوقود: المدينة 9.9-10.0 لتر/100 كلم، الطرق السريعة 6.7-6.6 لتر/100 كلم، المعدل 7.8-7.9 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 178-180 غرام/كلم
- باناميرا 4 إس سبورت توريزمو¹:** استهلاك الوقود: المدينة 10.3-10.4 لتر/100 كلم، الطرق السريعة 6.9-6.8 لتر/100 كلم، المعدل 8.2-8.3 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 187-189 غرام/كلم
- باناميرا توربو سبورت توريزمو¹:** استهلاك الوقود: المدينة 12.9-13.1 لتر/100 كلم، الطرق السريعة 7.4-7.3 لتر/100 كلم، المعدل 9.4-9.5 لتر/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 215-217 غرام/كلم
- باناميرا 4 إي-هايبريد سبورت توريزمو¹:** مُعدّل استهلاك الوقود 2.5 لتر/100 كلم، مُعدّل استهلاك الطاقة 15.9 كيلوواط-ساعة/100 كلم؛ انبعاثات ثاني أكسيد الكربون 56 غرام/كلم

(1) يعتمد النطاق على نوعية الإطارات المستخدمة