



PORSCHE



Salone dell'Auto di Los Angeles 2016

Cartella stampa

Sommario

Porsche al Salone dell'Auto di Los Angeles 2016

Due anteprime mondiali per le gare di durata:

Panamera Executive e 911 RSR

3

La gamma Panamera è in crescita: versione lunga e nuovo turbo V6 da 3 litri come motore entry-level

Debutto dei modelli Panamera Executive, Panamera e Panamera 4

5

La 911 più spettacolare di tutti i tempi

La nuova Porsche 911 RSR per Le Mans

7

Panamera:

consumo carburante 7,6 – 7,5 l/100 km, su strade urbane 9,8 – 9,7 l/100 km, extraurbane 6,3 l/100 km; emissioni di CO₂ 173 – 171 g/km

Panamera 4:

consumo carburante 7,8 – 7,7 l/100 km, su strade urbane 9,9 – 9,8 l/100 km, extraurbane 6,5 – 6,4 l/100 km; emissioni di CO₂ 177 – 175 g/km

Panamera 4 Executive:

consumo carburante 7,9 – 7,8 l/100 km, su strade urbane 10,0 – 9,9 l/100 km, extraurbane 6,7 – 6,6 l/100 km; emissioni di CO₂ 180 – 178 g/km

Panamera 4S:

consumo carburante 8,2 – 8,1 l/100 km, su strade urbane 10,2 – 10,1 l/100 km, extraurbane 6,8 – 6,7 l/100 km; emissioni di CO₂ 186 – 184 g/km

Panamera 4S Executive:

consumo carburante 8,3 – 8,2 l/100 km, su strade urbane 10,4 – 10,3 l/100 km, extraurbane 6,9 – 6,8 l/100 km; emissioni di CO₂ 189 – 187 g/km

Panamera 4S Diesel:

consumo carburante 6,8 – 6,7 l/100 km, su strade urbane 7,9 l/100 km, extraurbane 5,9 – 5,8 l/100 km; emissioni di CO₂ 178 – 176 g/km;

Panamera Turbo:

consumo carburante 9,4 – 9,3 l/100 km, su strade urbane 12,9 – 12,8 l/100 km, extraurbane 7,3 – 7,2 l/100 km; emissioni di CO₂ 214 – 212 g/km

Panamera Turbo Executive:

consumo carburante 9,5 – 9,4 l/100 km, su strade urbane 13,1 – 12,9 l/100 km, extraurbane 7,4 – 7,3 l/100 km; emissioni di CO₂ 217 – 215 g/km

Panamera 4 E-Hybrid:

consumo carburante combinato 2,5 l/100 km; consumo elettrico 15,9 kWh/100 km; emissioni di CO₂ 56 g/km

Panamera 4 E-Hybrid Executive:

consumo carburante combinato 2,5 l/100 km; consumo elettrico 15,9 kWh/100 km; emissioni di CO₂ 56 g/km

La fascia dipende dagli pneumatici utilizzati

Due anteprime mondiali per le gare di durata: Panamera Executive e 911 RSR

Al Salone dell'Auto di Los Angeles (dal 18 al 27 novembre) Porsche svelerà in anteprima mondiale due sportive per gare di durata dal carattere completamente diverso: verranno infatti presentate le versioni Executive della Panamera e la nuovissima 911 RSR. La Gran Turismo a passo allungato si propone come vettura a quattro posti da viaggio con un comfort più elevato nella zona posteriore. La 911 RSR, invece, è ideale per gare di durata su circuito: sotto gli esterni dall'aerodinamica ottimizzata si cela la più grande evoluzione nella storia del modello GT top di gamma per gli sport motoristici.

Versione lunga dall'elevato comfort sportivo: anteprima mondiale di Panamera Executive

Sportività abbinata a un comfort straordinario: sono questi i punti di forza dei nuovi modelli Executive Panamera, le versioni di lusso della Gran Turismo a passo lungo. Con la versione lunga, Porsche si rivolge a clienti con elevate esigenze di comfort nella zona posteriore. È disponibile in quattro versioni: Panamera Turbo Executive (404 kW/550 CV), Panamera 4S Executive (324 kW/440 CV), Panamera 4 E-Hybrid Executive (340 kW/462 CV) con trazione ibrida plugin e Porsche Panamera 4 Executive con il nuovo motore turbo V6 da 3 litri (243 kW/330 CV), presentata anch'essa in anteprima mondiale a Los Angeles.

In tutti i modelli la carrozzeria è stata allungata di 150 mm, a tutto vantaggio dei passeggeri posteriori. La libertà di movimento delle gambe aumenta in maniera notevole insieme al comfort. L'allestimento dei modelli Executive è stato ulteriormente arricchito: sono tutti dotati di serie, ad esempio, di sospensioni pneumatiche adattive, tetto panoramico, sedili comfort elettrici con poggiatesta comfort nella zona posteriore, riscaldamento dei sedili anteriori e posteriori e tendine parasole avvolgibili. La Panamera 4S Executive presenta altri componenti, quali l'asse posteriore sterzante con servosterzo Plus, la telecamera posteriore e le porte con Soft Close. La Porsche Panamera Turbo Executive offre, essendo il modello top di gamma, la più vasta dotazione di serie, con climatizzatore a 4 zone, proiettori principali a LED con Porsche Dynamic Light System (PDLS) e illuminazione ambiente.

Personalità vincente: la nuova vettura per gare di durata 911 RSR

La nuova 911 RSR presenta un restyling totale: telaio, carrozzeria, motore e cambio sono stati completamente riprogettati. Il concetto di aerodinamica di una 911 non è mai stato così rivoluzionario: il portellone posteriore è sospeso come nella 919 Hy-brid. Grazie al grande diffusore posteriore, migliorano in modo significativo la deportanza e l'efficienza aerodinamica. La novità più sorprendente che la carrozzeria in fibra di carbonio nasconde è rappresentata dal propulsore boxer a 6 cilindri, collocato ora davanti all'asse posteriore. Per la nuova vettura, Porsche si è ispirata al concept di successo della 911 GT1, che nel 1998 conquistò la sedicesima vittoria assoluta per Porsche nella 24 Ore di Le Mans. Dopo la 911 GT3 R e la 911 GT3 Cup, ora anche la punta di diamante delle vetture da corsa GT di Porsche si affida alla stessa famiglia di motori boxer a sei cilindri ultra moderni. Tutte dispongono quindi di un motore aspirato da 4 litri con iniezione diretta della benzina e organi della distribuzione rigidi. Nella nuova 911 RSR il propulsore eroga una potenza di circa 510 CV.

La prima apparizione pubblica a Los Angeles rientra nel doppio programma di anteprime mondiali della 911 RSR negli USA. La prima gara della nuova sportiva per endurance si disputerà a gennaio sulla costa orientale, in occasione della 24 Ore di Daytona.

Gli USA continuano a essere uno dei mercati di vendita principali per Porsche. Fino a ottobre 2016 compreso, la casa automobilistica sportiva ha consegnato in tutto il mondo 178.314 vetture, registrando un +3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il successo deriva dalla straordinaria reputazione del marchio tra i clienti: infatti, nel 2016 Porsche ha ottenuto di nuovo le valutazioni migliori nel rinomato studio di qualità J.D. Power APEAL dell'istituto di ricerche di mercato statunitense J.D. Power. Inoltre, i modelli Porsche 911, Boxster e Macan si sono aggiudicati i primi posti nelle rispettive categorie.

Debutto dei modelli Panamera Executive, Panamera e Panamera 4

Porsche ha ridefinito la gamma della nuova Panamera e al Salone dell'Auto di Los Angeles presenta le limousine di lusso con una nuova versione del potente motore turbo V6 a benzina in grado di erogare 243 kW (330 CV) e una versione Executive a passo allungato come ulteriore variante di carrozzeria. Il nuovo propulsore turbo V6 si arricchisce con un motore entry-level al tempo stesso efficiente e scattante. Rispetto alla versione precedente che montava lo stesso propulsore, la nuova Panamera eroga 20 CV di potenza in più, che però non si riflette in un aumento dei consumi, anzi il nuovo motore a benzina a sei cilindri completamente riprogettato consente addirittura di ridurli a 1,0 l/100 km. Nella Panamera il nuovo motore da 330 CV dispone di trazione posteriore, mentre nella Panamera 4 di trazione integrale; la Panamera 4 Executive, inoltre, è a passo lungo.

Mentre la Panamera e la Panamera 4 da 330 CV ridefiniscono l'ingresso della Porsche nel mondo della trazione alternativa, i modelli Executive con passo allungato di 150 mm fanno compiere alla serie un balzo in avanti con riferimento alla carrozzeria e agli allestimenti. La Porsche concepita come limousine per coloro che desiderano affidarsi a un autista è disponibile nelle versioni a trazione integrale Panamera 4 Executive (243 kW/330 CV), Panamera 4 E-Hybrid Executive (340 kW/462 CV), Panamera 4S Executive (324 kW/440 CV) e Panamera Turbo Executive (404 kW/550 CV).

Le nuove versioni della Porsche Panamera Executive presentano dotazioni ancora più esclusive. Sono di serie, tra gli altri, l'ampio tetto panoramico, i sedili comfort regolabili elettricamente con seduta riscaldata nella zona anteriore e posteriore e sospensioni pneumatiche adattive con sistema di ammortizzazione elettronico (Porsche Active Suspension Management, PASM). È di serie anche la tendina parasole avvolgibile dietro i poggiatesta nella zona posteriore. Le dotazioni di serie della Panamera 4S Executive e Panamera Turbo Executive sono ancora più ricche e includono, tra gli altri, l'asse posteriore sterzante e le porte con Soft Close su entrambe le vetture. La Panamera Turbo Executive rappresenta il top di gamma, e in quanto tale ha di serie anche il climatizzatore a 4 zone, i proiettori principali a LED con Porsche Dynamic Light System (PDLS) e l'illuminazione dell'abitacolo con illuminazione ambiente.

Su richiesta tutti i modelli Porsche Panamera Executive sono disponibili con una nuova consolle centrale grande per la zona posteriore; volendo, a seconda del mercato, con due tavolini ribaltabili integrati e collegamento all'antenna con tecnologia induttiva per un altro smartphone. Come per le Panamera già commercializzate, gli esterni dei modelli Executive sono personalizzabili con il pacchetto SportDesign.

Un optional molto utile per i modelli Executive destinati a coloro che desiderano affidarsi a un autista, molto richiesti dai mercati cinese e americano, è il Porsche Rear Seat Entertainment di ultima generazione. I pregiati display da 10,1 pollici integrati nello schienale dei sedili anteriori ed estraibili sono multifunzione e all'occorrenza consentono di trasformare la zona posteriore della Panamera in un vero e proprio ufficio perfettamente digitalizzato. Inoltre, possono essere utilizzati anche all'esterno dell'abitacolo come tablet.

La serie: la Panamera di seconda generazione, completamente rinnovata, è stata presentata nell'estate 2016. Attualmente sono già disponibili sul mercato i quattro modelli a trazione integrale Panamera 4S, Panamera 4S Diesel (310 kW/422 CV), Panamera 4 E-Hybrid e Panamera Turbo. Con l'imminente lancio delle versioni da 330 CV e della serie Executive, la gamma della Porsche Panamera si arricchisce di dieci nuovi modelli in grado di sviluppare una potenza da 330 a 550 CV.

La nuova Porsche 911 RSR per Le Mans

Porsche si presenta alla stagione 2017 con una vettura da corsa GT completamente rinnovata. La nuova 911 RSR sfrutta al massimo la libertà concessa dai regolamenti GT per la 24 Ore di Le Mans e punta tutto sulla struttura leggera e sulla spinta di un motore boxer a sei cilindri ultramoderno collocato davanti all'asse posteriore. Si tratta di un motore da quattro litri estremamente leggero, a iniezione diretta, con organi della distribuzione rigidi, che garantisce la massima efficienza. La nuova 911 RSR debutterà in pista nel gennaio 2017 in occasione della 24 Ore di Daytona.

“Pur mantenendo il design tipico della 911, la nuova vettura ha subito le modifiche più importanti mai realizzate nella storia del nostro modello GT top di gamma”, dichiara Frank-Steffen Walliser, direttore del reparto Motorsport. La nuova 911 RSR presenta un restyling totale: telaio, carrozzeria, aerodinamica, motore e cambio sono stati completamente ridisegnati e modificati. La nuova posizione del motore ha permesso ai progettisti di aumentare notevolmente le dimensioni del diffusore posteriore. Oltre all'alettone posteriore sospeso, ripreso dalle 919 Hybrid della classe LMP1, sono stati notevolmente migliorati il livello di deportanza e l'efficienza aerodinamica.

“Nella 911 RSR abbiamo volutamente puntato su un motore aspirato particolarmente moderno e leggero, perché lascia molta libertà ai nostri ingegneri nello sviluppo della vettura”, prosegue Walliser. *“Inoltre, i principi di base del regolamento LM-GTE prevedono l'assoluta parità di condizioni tra i vari concept di trazione, perché le caratteristiche relative alla coppia dei motori turbo e aspirati vengono uniformate”.* Il nuovo motore aspirato, montato davanti all'asse posteriore, eroga, in base alle dimensioni dei restrittori, una potenza di circa 375 kW (510 CV) e distribuisce la sua energia attraverso un cambio sequenziale a sei rapporti con leve al volante e scatola in magnesio disposta sulle ruote posteriori, larghe 31 centimetri. In questo modo, il passaggio alla nuova generazione di motori è concluso. Dopo la 911 GT3 R e la 911 GT3 Cup, ora anche la punta di diamante delle vetture da corsa GT di Porsche si affida alla stessa famiglia di motori boxer a sei cilindri.

In passato Porsche ha tratto ispirazione, con la massima coerenza, dal concept della 911 per la produzione nel 1996 della 911 GT1, i cui successi sportivi sono stati straordinari: nel 1998 la 911 GT1 regalò a Porsche la sedicesima vittoria complessiva nella 24 Ore di Le Mans. Le vetture più veloci su pista arrivarono tutte dalla classe GT1.

Ora, per la prima volta in una vettura da corsa GT Porsche, entrano in scena dei sistemi di assistenza ultramoderni: la nuova 911 RSR dispone infatti di un sistema di avviso collisioni, il cosiddetto "Collision Avoid System", che consente di riconoscere tempestivamente sul monitor del cruscotto i prototipi LMP più veloci anche al buio ed evitare incomprensioni. La sicurezza per il conducente è maggiore anche grazie a un nuovo concetto di gabbia di sicurezza e a un nuovo sedile avvitato saldamente. Poiché il sedile è fissato alla vettura, la pedaliera si può spostare e regolare in base alla statura del conducente.

Anche per quanto riguarda la manutenzione, la praticità della nuova 911 RSR è stata migliorata in modo considerevole: gli elementi del rivestimento in fibra di carbonio si sostituiscono in modo completo e con la massima velocità grazie a intelligenti chiusure rapide. Inoltre, le modifiche all'impostazione del telaio possono essere eseguite con più rapidità e semplicità.

La 911 RSR si dimostra innovativa anche nel look degli adesivi: per la prima volta la vettura da corsa GT sfoggia il nuovo design di fabbrica, che esprime il linguaggio chiaro e dinamico di Porsche Motorsport. Guardandola dall'alto, si riconosce la silhouette accennata dello stemma Porsche. I colori di base rimangono il bianco, il rosso e il nero.

Nella stagione 2017, la nuova 911 RSR gareggerà presumibilmente in 19 corse professionisti per oltre 140 ore. Porsche parteciperà con due vetture al FIA World Endurance Championship (WEC), e quindi anche alla 24 Ore di Le Mans e all'IMSA WeatherTech Championship in America. Il debutto è previsto per il 28 e il 29 gennaio, all'avvio della stagione IMSA, nell'impegnativo tracciato di Daytona. *"Ci siamo preparati al meglio"*, afferma Marco Ujhasi, responsabile progetto GT Works Motorsport. *"Dal primo rollout a Weissach a marzo, quest'anno abbiamo percorso più di 35.000 km di test sui circuiti d'Europa e Nordamerica: più del tempo dedicato allo sviluppo di qualsiasi altra vettura da corsa GT Porsche"*.