



## Pronto alla partenza il nuovo modello ibrido della Panamera

**09/09/2016** Sostenibilità e prestazioni – per Porsche non sono in contraddizione.

Al Salone di Parigi Porsche presenta il quarto modello della famiglia Panamera: la Panamera 4 E-Hybrid, dotata di trazione integrale regolabile e un'autonomia elettrica di 50 km. La vettura presenta una potenza di 340 kW (462 CV) e consuma 2,5 l/100 km nel Nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) per modelli ibridi elettrici plug-in. Ciò corrisponde a un'emissione di CO<sub>2</sub> pari a 56g/km. La Panamera 4 E-Hybrid è pronta per gli ordini e in Svizzera costa 149.300 CHF, comprensivi di IVA e dell'allestimento specifico per il Paese.

### 50 chilometri di autonomia elettrica

Per Porsche l'ibrido non è solo sinonimo di mobilità sostenibile, ma anche di performance – lo dimostrano le vittorie della 919 Hybrid alla 24 Ore di Le Mans nelle stagioni 2015 e 2016. Questa filosofia caratterizza anche la Panamera 4 E-Hybrid. La nuova Porsche Plug-in-Hybrid parte sempre in trazione elettrica. Fino a un'autonomia di 50 chilometri e una velocità massima di 140 km/h, la Panamera 4 E-Hybrid rientra nella categoria dei cosiddetti Zero Emission Vehicle, ossia veicoli a

emissione zero. Nondimeno, anche questa Panamera è, fra le berline di lusso, una vettura sportiva: la trazione integrale Porsche raggiunge una velocità massima di 278 km/h. Alla partenza, è immediatamente a disposizione una coppia di sistema di 700 Nm. Dopo 4,6 secondi l'ibrida sportiva a quattro porte ha già superato la tacca dei 100 km/h. La coppia viene trasmessa a tutte e quattro le ruote. La sospensione automatica a tre camere di serie assicura inoltre sempre un bilanciamento ottimale fra confort e dinamicità.

La nuova strategia ibrida è stata adattata dalla Porsche 918

Le prestazioni della nuova vettura non sono per nulla casuali: nella nuova Panamera 4 E-Hybrid Porsche ha utilizzato una strategia ibrida nuova in questo segmento, ma già presente nella 918 Spyder. La 918 Spyder, con i suoi 652 kW (887 CV) di potenza è la più veloce vettura di serie ad aver mai percorso la Pista Nord del circuito del Nürburgring. Il record sul giro di 6:57 minuti è stato reso possibile anche grazie alla spinta supplementare fornita dai due motori elettrici.

Come nella 918 Spyder, la potenza del motore elettrico della Panamera – 100 kW (136 CV) e una coppia di 400 Nm – è disponibile già al primo tocco del pedale dell'acceleratore. Nel modello precedente il pedale doveva essere premuto almeno all'80 per cento prima di erogare la spinta supplementare fornita dalla trazione elettrica. Ora invece, il motore elettrico e il motore a benzina si armonizzano sin dal primo momento. Proprio come nella 918 Spyder, il motore elettrico provvede a fornire una spinta extra continua. In combinazione con le caratteristiche di potenza del nuovo motore biturbo V6 da 2,9 litri (243 kW/330 CV/450 Nm) si definisce perciò un propulsore turbo dalle prestazioni eccezionali, formato da motore elettrico e turbocompressore. Nella Panamera 4 E-Hybrid l'energia elettrica viene inoltre utilizzata per accrescere la velocità massima. La nuova forma di «performance elettrica» – maggiori prestazioni, maggior divertimento alla guida, minor consumo – è considerata da Porsche il kit di performance del futuro.

Il nuovo modulo ibrido e il cambio PDK a otto marce con innesti più rapidi

Il motore elettrico, insieme con la frizione separata per il motore V6 a benzina, rappresenta la nuova generazione del modulo ibrido Porsche. A differenza del sistema elettro-idraulico del modello precedente, nella nuova Panamera la frizione separata viene azionata in modo elettro-meccanico tramite un Electric Clutch Actuator (ECA), l'attuatore elettrico della frizione. Ne derivano tempi di reazioni ancora più brevi. Per trasmettere la forza alla trazione integrale vi è, come per gli altri modelli della Panamera di seconda generazione, un nuovo cambio PDK a doppia frizione e otto marce, molto veloce ed efficiente, che sostituisce il convertitore di coppia a otto marce del modello precedente. Il motore elettrico è alimentato da una batteria agli ioni di litio con raffreddamento a liquido. Sebbene il contenuto energetico della batteria sia passato da 9,4 a 14,1 kWh, il peso della batteria integrata sotto il fondo del bagagliaio è rimasto costante.

La batteria ad alta tensione si carica completamente in 5,8 ore tramite un collegamento da 230 volt e 10 ampere. Se invece di utilizzare il caricabatterie di serie da 3,6 kW, si utilizza il caricatore di bordo opzionale da 7,2 kW e un collegamento da 230 volt e 32 ampere, la batteria è «piena» già dopo 3,6 ore. Tramite il Porsche Communication Management (PCM) o l'app Porsche Car Connect (per smartphone e Apple Watch) è possibile anche programmare il momento in cui iniziare la ricarica. La Panamera 4 E-

Hybrid è inoltre dotata di un climatizzatore di serie per raffreddare o riscaldare gli interni della vettura durante le fasi di ricarica.

Porsche Advanced Cockpit con indicatori specifici per l'ibrido

Una delle maggiori innovazioni nella Panamera di seconda generazione è il nuovo sistema di visualizzazione e di comando: il Porsche Advanced Cockpit di serie, con pannelli sensibili al tocco e display configurabili individualmente. Due schermi da 7 pollici, che incorniciano il contagiri analogico, formano il cruscotto interattivo. La Panamera 4 E-Hybrid si differenzia dalle altre versioni della serie per il misuratore di potenza (Power meter) concepito su misura per la trazione ibrida. Gli indicatori specifici per l'ibrido sono stati pensati ispirandosi al funzionamento intuitivo di quelli della supersportiva Porsche, la 918 Spyder. Il Power meter fornisce, tra l'altro, informazioni sull'attuale utilizzo di energia elettrica e sull'energia elettrica ricavata tramite recupero energetico.

Uno schermo touchscreen da 12,3 pollici svolge invece la funzione di elemento centrale di controllo e visualizzazione del PCM; qui, o in combinazione con altri strumenti, si possono richiamare le informazioni più diverse e specifiche per l'ibrido. Importanti dal punto di vista pratico ed estremamente informativi sono l'assistente turbo e l'assistente ibrido. L'assistente turbo mostra l'energia disponibile per il turbo, mentre l'assistente ibrido fornisce indicazioni visive per aiutare il guidatore a dosare la prestazione della trazione elettrica.

Guida più efficiente in modalità «Hybrid Auto»

Il pacchetto Sport Chrono, e con esso l'interruttore Mode integrato nel volante, fa parte dell'equipaggiamento di serie della Panamera 4 E-Hybrid. Tramite l'interruttore Mode e il Porsche Communication Management si possono attivare diverse modalità di guida, fra cui tutte le modalità già note dagli altri modelli Panamera dotati di pacchetto Sport Chrono: «Sport» e «Sport Plus». Specifici della vettura ibrida sono le modalità «E-Power», «Hybrid Auto», «E-Hold» e «E-Charge». La Panamera 4 E-Hybrid parte sempre in modalità «E-Power», una modalità solo elettrica. La modalità «Hybrid Auto» è di nuova concezione e consente alla Panamera di cambiare e combinare autonomamente i motori.

Questa modalità assicura una propulsione più efficiente. La modalità «E-Hold» permette di mantenere lo stato di carica attuale della batteria in modo che, giunti a destinazione, sia ad esempio possibile entrare in zone a traffico limitato utilizzando la trazione elettrica e senza emissioni. In modalità «E-Charge» la batteria viene caricata dal motore V6; a tal fine il motore a benzina eroga una potenza maggiore di quanto sia necessario alla sola guida. Le prestazioni maggiori del motore si hanno in modalità «Sport» e «Sport Plus». In tali casi è sempre attivo il motore biturbo V6. In modalità «Sport» la ricarica della batteria viene tenuta a un livello minimo per avere a disposizione sufficienti riserve del turbo elettrico. La modalità «Sport Plus» si concentra invece sulle prestazioni massime: proprio in questa modalità la Panamera raggiunge la velocità massima di 278 km/h. E sempre in questa modalità la batteria, con l'ausilio del biturbo V6, viene ricaricata nel minor tempo possibile.

La Panamera 4 E-Hybrid è già pronta per gli ordini in Europa

La Panamera 4 E-Hybrid può essere ordinata da subito al prezzo di 149.300 CHF, IVA inclusa. Ai clienti svizzeri sono inoltre offerti una garanzia più lunga (2+2) e i contenuti del pacchetto Porsche Swiss

Package. Il pacchetto comprende le seguenti opzioni senza sovrapprezzo: proiettori principali a LED con Porsche Dynamic Light System (PDLS), ParkAssistant con telecamera Surround View, servosterzo Plus, sedili anteriori riscaldabili, BOSE® Surround Sound System, radio digitale e caricatore di bordo da 7,2 kW.

In esclusiva per i clienti svizzeri c'è anche la possibilità di vincere una nuova Panamera 4 E-Hybrid durante il «Panamera Hunt». Per vincere occorre sapere o indovinare la risposta giusta a 14 domande nella «New Panamera App». Ulteriori informazioni sono disponibili nel sito web: [www.panamerahunt.ch](http://www.panamerahunt.ch).

In Europa le prime vetture saranno consegnate a metà aprile. Nel 2017 seguiranno tutti gli altri continenti. Con la versione ibrida plug-in Porsche presenta il quarto modello della nuova Panamera, tutti a trazione integrale. La gamma comprende ora la Panamera Turbo (404 kW/550 CV), la Panamera 4S (324 kW/440 CV), la Panamera 4S Diesel (310 kW/422 CV) e la Panamera 4 E-Hybrid (potenza di sistema: 340 kW/462 CV). In questi quattro modelli l'auto sportiva e l'auto da viaggio si fondono in un concetto di vettura Gran Turismo che, unendo dinamicità e confort, risulta unico al mondo.

Immagini sono disponibili sulla newsroom Porsche (<http://newsroom.porsche.com>) e sul database per la stampa di Porsche (<https://presse.porsche.ch>).

Panamera 4 E-Hybrid: consumo medio ciclo combinato 2,5 l/100 km; consumo di corrente 15,9 kWh/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> 56 g/km; classe di efficienza energetica: D

Panamera 4S\*: consumo medio ciclo combinato 8,2 – 8,1 l/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> 186 – 184 g/km; classe di efficienza energetica: F

Panamera 4S Diesel\*: consumo medio ciclo combinato 6,8 – 6,7 l/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> 178 – 176 g/km; classe di efficienza energetica: E

Panamera Turbo\*: consumo medio ciclo combinato 9,4 – 9,3 l/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> 214 – 212 g/km; classe di efficienza energetica: G

\* Autonomia in funzione del set di pneumatici utilizzato

## Link Collection

Link to this article

<https://download.newsroom.porsche.com/it/ppdb/2016/09/pronto-alla-partenza-il-nuovo-modello-ibrido-della-panamera.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/27fd8f83-e86a-4674-b0a5-58a8cecdab72.zip>