



La strategia sulle auto a zero emissioni è invariata. Parla Innocenti, il numero 1 della filiale italiana

## Porsche: "Nessuna retromarcia green" Ma ora più equilibrio nella transizione

### LE STRATEGIE

SERGIO BRACCINI

**P**orsche fa retromarcia sull'elettrico? È l'argomento più dibattuto nel mondo dell'auto perché la casa tedesca è considerata la bandiera tecnologica e della passione. Il quesito lo scioglie direttamente l'amministratore delegato di Porsche Italia, Pietro Innocenti, protagonista anche di un interessante faccia a faccia sul tema della transizione ecologica con Nicola Armaroli, chimico e dirigente del Cnr, tra i massimi esperti della materia a livello nazionale.

Innocenti ha pronunciato le parole più attese: «Non faremo retromarcia sull'elettrico, ma cercheremo un maggiore equilibrio tra le motorizzazioni».

Porsche estenderà il ciclo vita delle versioni termiche e ibride di Cayenne, Panamera e 911. Nei prossimi anni arriverà un nuovo Sport utility vehicle «compatto» che affiancherà la Macan elettrica, ma con motori ibridi e termici. «La gamma 718 avrà l'elettrica, tuttavia valutiamo il mantenimento di versioni termiche top di gamma. E un nuovo large Suv sopra la Cayenne arriverà prima con motorizzazio-

ni termiche e ibride che elettriche, ribaltando le strategie iniziali. L'obiettivo è la co-esistenza di tutte le tipologie nei tre segmenti chiave: sportive, berline, sport utility. Vogliamo dare ai clienti quello che chiedono, non imporre una transizione forzata», ha spiegato l'amministratore delegato.

Parole chiarissime che fotografano un link tra passato recente e futuro prossimo; o meglio, imminente. E sull'Italia la posizione di Porsche è chiara: i numeri raccontano una storia di contrasti interessanti. La 911 ha registrato un record assoluto con 2.544 unità vendute, il dato più alto dal 2008. La nuova Macan elettrica ha conquistato il 46% del mercato dei Suv elettrici premium, con un dato ancora più significativo: il 50% dei clienti proviene dalla

concorrenza. «Non stiamo solo fidelizzando, stiamo conquistando», ha commentato l'Ad. «Il mix delle alimentazioni disegna un mercato maturo: l'ibrido domina al 37%, ma l'elettrico raggiunge un notevole 27%, quasi cinque volte la media nazionale».

E proprio in questo scenario di flessibilità strategica e transizione energetica si inserisce la Cayenne Electric, svelata nell'occasione, con

numeri che lasciano senza fiato. La Turbo Electric sviluppa 1.156 cavalli e 1.500 Nm di coppia con Launch Control: 0-100 km/h in 2,5 secondi, 0-200 in 7,4 secondi. Prestazioni da Formula E per un Suv di oltre due tonnellate e mezzo.

La versione base (se così la si può definire) si «accontenta» di 408 cavalli (442 con Launch Control), 0-100 in 4,8 secondi e 230 km/h di punta. Il segreto? Un motore elettrico posteriore raffreddato a olio, tecnologia mutuata dalle corse, e la funzione push-to-pass che per 10 secondi libera altri 176 cavalli. Il recupero energetico da 600 kW permette di gestire il 97 per cento delle frenate senza toccare i freni meccanici.

A quanto pare Porsche non rinuncia all'elettrico, ma lo affianca alle altre motorizzazioni.

«Perché il lusso, oggi, è poter scegliere - ha chiosato l'ad Innocenti -. E la Cayenne Electric dimostra che elettrificare non significa rinunciare all'anima sportiva che ha reso leggendario il marchio». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lunga vita alle versioni termiche e ibride di Cayenne, Panamera e sua maestà 911



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

084954-ITOC1D



**La visione**  
«Vogliamo dare ai clienti quello che chiedono, non imporre una transizione forzata» spiega Piero Innocenti, Ceo di Porsche Italia, qui con la nuova Macan full electric



La Cayenne Electric ha la ricarica induttiva wireless fino a 11kW

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

084954-ITOC1D