

Panamera GTS und Panamera GTS Sport Turismo

**Pressemappe**

Inhalt

Highlights

**Pure Performance, sportliche Ausstattung, hoher Alltagsnutzen 3**

Kurzfassung

**Zwei neue GTS-Modelle: sportlicher Nachwuchs für die Panamera-Familie 4**

Motor und Performance

**Biturbo-Achtzylinder bietet Dynamik, Effizienz und Emotionalität 7**

Fahrwerk und Fahrwerksysteme

**GTS-spezifisch ausgelegte Balance zwischen Performance und Komfort 13**

Design und Ausstattung

**Kraftvoller Auftritt und umfangreiche Ausstattung 17**

Assistenz- und Komfortsysteme

**Erstes Head-up-Display in einem Panamera 20**

Der Erste seiner Art: Panamera GTS Sport Turismo

**Extravagantes Design, adaptiver Dachspoiler und 4+1-Sitzkonzept 23**

**Panamera GTS:** Kraftstoffverbrauch innerorts 14,2 l/100 km, außerorts 8,1 l/100 km,   
kombiniert 10,3 l/100 km; CO2-Emissionen 235 g/km

**Panamera GTS Sport Turismo:** Kraftstoffverbrauch innerorts 14,8 l/100 km,   
außerorts 8,1 l/100 km, kombiniert 10,6 l/100 km; CO2-Emissionen 242 g/km

Die Verbrauchs-und CO2-Emissionswerte wurden nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt. Vorerst sind noch die hiervon abgeleiteten NEFZ-Werte anzugeben. Diese Werte sind mit den nach dem bisherigen NEFZ-Messverfahren ermittelten Werten nicht vergleichbar.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Highlights

**Pure Performance, sportliche Ausstattung, hoher Alltagsnutzen**

* **Sportlicher Brückenschlag.**Die 338 kW (460 PS) starken Panamera GTS-Modelle schlagen eine betont sportliche Brücke zwischen dem Panamera S (440 PS) und dem Panamera Turbo (550 PS).
* **Emotionales Erlebnis.**Der modifizierte, kraftvolle Vierliter-V8-Biturbo sorgt in Kombination mit der serienmäßigen Sportabgasanlage für ein emotionales Klang- und Fahr-Erlebnis.
* **Fit für den Rundkurs.**Überragende Längs- und Querdynamik dank adaptiver Luftfederung mit Dreikammer-Luftfederung, Sportfahrwerk (-10 mm) und großzügig dimensionierter Bremsen (390 mm vorn, 365 mm hinten).
* **Dynamischer Auftritt.**

Das Sport Design-Paket mit schwarzen Elementen und neue 20-Zoll-Räder sowie Alcantara und Aluminium im Innenraum sorgen für ein sportliches Erscheinungsbild.

* **Wohlfühl-Ambiente.**

Adaptive 18-Wege-Sportsitze, ein beheizbares Multifunktions-Sportlenkrad, die   
Lederausstattung inklusive Alcantara-Paket und das Sport Chrono-Paket sind Serie.

* **Alles im Blick.**Mit den GTS-Modellen erweitert Porsche für die Panamera-Reihe das Angebot an Komfort- und Assistenzsystemen um ein vielfältig konfigurierbares Head-up-Display.
* **Große Klappe.**Der erste Panamera GTS Sport Turismo verbindet dank einer großen Heckklappe, mehr Laderaum und dem 4+1-Sitzkonzept sportliche Attribute mit höchstem Alltagskomfort.

Kurzfassung

**Zwei neue GTS-Modelle: sportlicher Nachwuchs für die Panamera-Familie**

Porsche erweitert die Panamera-Familie um zwei besonders sportliche Modelle: Panamera GTS und Panamera GTS Sport Turismo schnüren mit dem kraftvollen Antrieb des Vierliter-V8-Biturbo-Motors (338 kW/460 PS), dynamik-betonten Fahrwerksystemen inklusive adaptiver Luftfederung sowie spezifischen Design- und Ausstattungsmerkmalen ein einzigartiges Performance-Paket. Die Ausstattung ab Werk ist GTS-typisch umfangreich: Unter anderem sind das Sport Design-Paket mit schwarzen Akzenten außen sowie großzügige Alcantara-Oberflächen innen serienmäßig. Darüber hinaus ergänzt Porsche das Angebot an Komfort- und Assistenzsystemen für die gesamte Panamera-Reihe um ein vielfältig konfigurierbares Head-up-Display.

Das Herzstück der beiden neuen Panamera GTS-Modelle, ein Vierliter-V8 mit 338 kW (460 PS) Leistung und einem maximalen Drehmoment von 620 Nm, sorgt in Kombination mit der serienmäßigen Sportabgasanlage für ein emotionales Fahr- und Klang-Erlebnis. Der mit Ottopartikelfilter ausgestattete Biturbo-Motor, der das Vorgängermodell um 15 kW (20 PS) und 100 Nm überflügelt, beschleunigt Panamera GTS und Panamera GTS Sport Turismo in Kombination mit dem serienmäßigen Sport-Chrono Paket aus dem Stand in 4,1 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 292 beziehungsweise 289 km/h erreicht. Die Kraftübertragung erfolgt ohne Zugkraftunterbrechung über das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe PDK an das Allradsystem Porsche Traction Management (PTM). Den außergewöhnlichen Fahrleistungen steht ein moderater Verbrauch von 10,3 l/100 km (Sport Turismo: 10,6 l/100 km) gegenüber; der CO2-Ausstoß liegt bei 235 g/km (Sport Turismo: 242 g/km).

Dem sportlichen Charakter der Panamera GTS-Modelle folgend, sind die Fahrwerksysteme betont dynamisch ausgelegt. Die adaptive Luftfederung mit Dreikammer-Technologie ist serienmäßig und ermöglicht eine flexible Regelung und Spreizung der Federraten. Das Sportfahrwerk der GTS-Modelle ist um 10 Millimeter tiefergelegt, und das eingesetzte Porsche Active Suspension Management (PASM) verfügt über eine spezifische, noch sportlichere Abstimmung. Das Ergebnis sind überragende querdynamische Fahreigenschaften. Großzügig dimensionierte Bremsen (390 Millimeter Durchmesser vorn, 365 Millimeter hinten) unterstützen die Längsdynamik.

Die neuen Panamera GTS-Modelle verfügen im Vergleich zum Vorgängermodell über eine deutlich aufgewertete Serienausstattung. Das Sport Design-Paket mit neuem Bug- und Heckunterteil in Schwarz und weitere dunkle Akzente sorgen für einen besonders sportlicheren Auftritt. Ab Werk stehen die GTS-Modelle auf 20-Zoll-Panamera Design-Leichtmetallrädern. Das Interieur ist von schwarzem Alcantara und eloxiertem Aluminium geprägt. Zum Serienumfang zählen das beheizbare Multifunktions-Sportlenkrad mit Schalt-Paddles und Alcantara-Bezug sowie das Connect Plus-Modul für umfangreiche digitale Dienste. Mit dem optionalen Interieur-Paket GTS lassen sich verschiedene Designelemente wie zum Beispiel Drehzahlmesser, Nähte und „GTS“ Schriftzüge in den Kontrastfarben Karminrot oder Kreide weiter individualisieren.

Die GTS-Modelle bieten alle Innovationen der zweiten Panamera-Generation. Dazu gehören das digitalisierte Porsche Advanced Cockpit, Assistenzsysteme wie das Porsche InnoDrive inklusive Abstandsregeltempostat sowie die optionale Hinterachslenkung. Als neues Highlight führt der GTS erstmals ein Head-up-Display für die gesamte Panamera-Reihe ein. Es ist individuell konfigurierbar und projiziert alle relevanten Fahrinformationen vollfarbig direkt in das Sichtfeld des Fahrers.

GTS steht bei Porsche traditionell für Gran Turismo Sport: Schon 1963 brachte der 904 Carrera GTS als straßenzugelassener Sportwagen Rennsport-Technologie auf die Straße. 924 GTS und 928 GTS folgten und kultivierten das Prinzip in den 1980er- und 1990er-Jahren. Im Jahr 2007 feierte es mit dem ersten Cayenne GTS seine Wiedergeburt. 2011 folgte die erste Generation des Panamera GTS, damals ausschließlich als Sportlimousine. Den neuen Panamera GTS gibt es erstmals auch als Sport Turismo: Mit großer Heckklappe, niedriger Ladekante, vergrößertem Gepäckraumvolumen und einer 4+1-Sitzkonfiguration wird das neue GTS-Derivat der 2017 eingeführten Modellreihe zusätzlich zur herausragenden Performance auch höchsten Ansprüchen an die Alltagstauglichkeit gerecht.

Motor und Performance

**Biturbo-Achtzylinder bietet Dynamik, Effizienz und Emotionalität**

Der neue Panamera GTS und der neue Panamera GTS Sport Turismo profitieren von der gleichen V8-Biturbo-Motorengeneration wie die Panamera Turbo-Modelle. Die wichtigsten Entwicklungsziele der Porsche-Ingenieure waren höchste Effizienz und außergewöhnliche Performance. Der Vierliter-Motor der neuen Panamera GTS-Modelle entwickelt zwischen 6.000 und 6.500 U/min eine Spitzenleistung von 338 kW (460 PS) und überflügelt damit den 4,8-Liter-V8 des Vorgängermodells um 20 PS. Das maximale Drehmoment von 620 Nm – 100 Nm mehr als zuvor – liegt zwischen 1.800 und 4.500 U/min an. Der neue Achtzylinder beschleunigt den Panamera GTS und den Panamera GTS Sport Turismo dank des serienmäßigen Sport Chrono Pakets in 4,1 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Nach 15,4 Sekunden ist die Limousine 200 km/h schnell, der Sport Turismo nach 15,6 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 292 beziehungsweise 289 km/h (Sport Turismo) erreicht. Den außergewöhnlichen Fahrleistungen steht ein moderater Verbrauch von 10,3 l/100 km (Sport Turismo: 10,6 l/100 km) gegenüber; der CO2-Ausstoß liegt bei 235 g/km (Sport Turismo: 242 g/km).

Da mit den neuen EU-Abgasnormen in der Europäischen Union und den weiteren Anwenderstaaten strengere Grenzwerte für Partikelemissionen einhergehen, verfügen mit Einführung der Panamera GTS-Modelle und generell ab dem neuen Modelljahr alle Panamera-Modelle in den genannten Märkten über Ottopartikelfilter. Sie erfüllen damit bereits die Abgasnormen Euro 6 d-Temp (EU6 BG) und in China C6b. Die Struktur dieser geschlossenen Keramikfilter ist mit der von Partikelfiltern für Dieselmotoren vergleichbar, sie wurden jedoch an die Anforderungen von Ottomotoren angepasst. Die Abgase werden durch wechselseitig verschlossene Kanäle geleitet und müssen so die Wände der Partikelfilter durchströmen. Partikelablagerungen werden in einem automatisch ablaufenden Regenerationsprozess verbrannt.

Konstruktiv handelt es sich bei dem Achtzylinder um einen längs eingebauten V-Motor mit 90 Grad Bankwinkel. Die vier um je 50 Grad verstellbaren Ein- und Auslassnockenwellen werden via Kette angetrieben. Der Hubraum des bis zu 6.800 U/min hochdrehenden Vierventilers beträgt 3.996 cm3. Als dominante technische Merkmale weist der V8-Biturbo-Benzindirekteinspritzer das neue Central Turbo Layout mit im Innen-V liegenden Turboladern, zentral im Brennraum angeordnete Injektoren, einen rundstreckenkompatiblen Ölkreislauf, eine nahezu verschleißfreie Beschichtung der Zylinderlaufbahnen und eine Zylinderabschaltung auf.

Durch die serienmäßige Sportabgasanlage mit den schwarzen Doppelendrohren und das speziell abgestimmte Zusammenspiel von Motor und Steuerung der Abgasklappen erhält der V8-Motor einen besonders markanten und voluminösen Klang.

**Central Turbo Layout sichert hohes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen**

Der V8-Motor der neuen Panamera GTS-Modelle zeigt bis in hohe Drehzahl- und Leistungsbereiche hinein eine außergewöhnliche Agilität. Gleichzeitig kennzeichnet den Achtzylinder bereits bei niedrigen Drehzahlen ein Maximum an Drehmoment. Diese Antriebs-Charakteristik geht zu einem großen Teil auf das Konto der Biturbo-Aufladung im Central Turbo Layout. Aufwendig konzipierte Twin-Scroll-Turbolader versorgen die Brennräume des V8 mit verdichteter Luft. Die zwei gegenläufig drehenden Turbinen sorgen bereits bei niedrigsten Drehzahlen für höchste Drehmomentwerte. Der maximale Ladedruck der Turbolader beträgt 0,8 bar. Je Turbolader komprimiert ein vom Abgasstrom angetriebener Verdichter die Ansaugluft. Die Führung dieser Prozessluft ist im Hinblick auf ein optimales Ansprechverhalten des Motors zweiflutig ausgelegt; sie mündet von außen – nach dem Durchströmen der links und rechts vor dem V8 angeordneten Ladeluftkühler – über jeweils eine Drosselklappe in die linke und rechte Zylinderbank. Die Ladeluftkühler sorgen dafür, dass die Temperatur der durch das Verdichten erhitzten Prozessluft wieder deutlich sinkt. So steigen die Dichte der Luft, damit der Füllungsgrad der Zylinder mit Sauerstoff und schließlich die Effizienz.

**Injektoren zentral positioniert**

Ein Merkmal aller Panamera-Motoren sind die zentral im Brennraum positionierten Injektoren mit ihren Hochdruckeinspritzventilen. Beim V8-Motor in den neuen Panamera GTS-Modellen kommen Ventile mit sieben Spritzlöchern zum Einsatz; ihre einzeln ausgerichteten Strahlen sorgen für eine optimale Verbrennung und damit geringe Emissionen sowie höheren Wirkungsgrad. Und das in jeder Betriebsphase: Porsche nutzt die Injektoren, um spezifische Einspritzstrategien für den Start, das Aufheizen der Katalysatoren, die Warmlaufphase sowie für den betriebswarmen Motor zu realisieren. Je Zylinderbank kommt eine Hochdruckpumpe zum Einsatz; der maximale Einspritzdruck beträgt 250 bar.

**Abgasnachbehandlung mit Katalysatoranordnung im Innen-V**

Die V8-Motoren besitzen eine zweiflutige Abgasanlage mit Vor- und Hauptkatalysatoren sowie Vor- und Nachschalldämpfern. Konstruktiv kennzeichnet den Achtzylinder analog zum Central Turbo Layout eine motornahe Katalysatoranordnung im Innen-V; durch diese Konfiguration erreicht die Abgasreinigungsanlage besonders schnell ihre optimale Betriebstemperatur. Darüber hinaus wird die Katalysatorerwärmung in der Startphase durch das Öffnen des Turbolader-Wastegate-Ventils beschleunigt.

**Eisenlegierung der Zylinderlaufbahnen reduziert Verschleiß und Ölverbrauch**

Ein Highlight der V8-Motoren ist die Eisenbeschichtung der Zylinderlaufbahnen des Alugussblocks. Sie reduziert signifikant die innere Reibung, den Verschleiß (auch bei schlechter Kraftstoffqualität) und den Ölverbrauch. Im Herstellungsprozess wird auf die Zylinderoberfläche mittels atmosphärischem Plasmaspritzen eine extrem belastbare und reibungsarme Eisenbeschichtung aufgetragen. Sie ist lediglich 150 Mikrometer stark. Der Laufbahnverschleiß im Umkehrpunkt der Kolbenringe wird durch die Eisenlegierung nahezu eliminiert. Auf die neue Legierung abgestimmt ist der Aufbau der gegossenen und leichten Kolben. Die Kolbenringe besitzen eine Chromnitrit-Beschichtung, die perfekt mit der Eisenbeschichtung harmoniert. Im Zusammenspiel aller Maßnahmen konnte der Ölverbrauch gegenüber dem Vorgänger um bis zu 50 Prozent gesenkt werden.

**Sichere Ölversorgung auch auf der Rundstrecke**

Jeder Porsche muss auch auf der Rundstrecke standfest sein. Die neuen Panamera GTS-Modelle stellen sich dieser Herausforderung souverän – unter anderem mit einem innovativen Ölkreislauf. Sein konstruktives Layout kompensiert selbst extreme Quer- und Längsbeschleunigungen. Als Besonderheit sind die Ölgalerien in eine Triebwerks- und eine Zylinderkopf-Ölversorgung aufgeteilt. Die Versorgungsquerschnitte der Ölgalerien wurden bedarfsgerecht auf die jeweiligen Komponenten im Ölkreislauf zugeschnitten. Beim Start wirkt sich das positiv auf die Öldruckaufbauzeit aus. Der schnelle Druckaufbau wird durch ein Rückschlagventil in der Ölpumpe unterstützt; es sorgt dafür, dass die großen Ölvolumina im Innen-V nicht zurück in die Ölwanne fließen und damit leerlaufen. Der Öldruck selbst wird über eine vollvariable Flügelzellen-Ölpumpe aufgebaut und über ein Ventil kennfeldspezifisch geregelt. Integriert in dieses Regelventil ist eine Öldruckbegrenzung, die beim Motorstart und niedrigen Außentemperaturen automatisch aktiv geschaltet wird. Ein zentral im Innen-V angeordnetes elektronisches Schaltventil regelt zudem bedarfsgerecht die für die Kolbenkühlung relevanten kennfeldgesteuerten Kolbenspritzdüsen. Über diese Steuerung werden die Panschverluste reduziert und die Ölumlaufmenge geregelt. Selbst Fahrten über die Nürburgring-Nordschleife sind so mit hoher Längs- und Querbeschleunigung möglich.

**Serie: Sport Chrono-Paket mit Sport Response Button**

Perfekt auf den Rundstreckeneinsatz abgestimmt ist das bei den neuen Panamera GTS-Modellen serienmäßige Sport Chrono-Paket mit Launch Control und Mode-Schalter samt Sport Response Button im Multifunktionslenkrad. Der Mode-Schalter ermöglicht durch einen ergonomisch positionierten Drehschalter am Lenkrad den direkten Zugriff auf die vier Fahrmodi (Normal, Sport, Sport Plus und Individual). Ideal für die Rundstrecke ist der Modus Sport Plus. Dabei wird der Antriebsstrang im Hinblick auf das bestmögliche Ansprechverhalten und die maximale Beschleunigung optimal vorgespannt. Darüber hinaus wechseln aktive Fahrwerkkomponenten wie die Dreikammer-Luftfederung, das Porsche Active Suspension Management (PASM) sowie die optionalen Systeme Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport), Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) und die Hinterachslenkung in einen sportlicheren Modus für höchste Performance. In der Mitte des Mode-Schalters befindet sich der Sport Response Button. Über ihn wird das maximale Leistungspotenzial des Panamera auf Knopfdruck für 20 Sekunden zur Verfügung gestellt. Das Ansprechverhalten des Motors ist in diesem Fall besonders direkt und spontan; das PDK wechselt zudem in ein noch dynamischeres Schaltkennfeld als im Modus Sport Plus und schaltet direkt in einen Drehzahlbereich von 3.000 bis 6.000 U/min zurück (außer bei Betätigung des Buttons unter Volllast). Gangwechsel werden erst sehr spät vollzogen.

**Porsche-Achtgang-PDK für besten Komfort und höchste Agilität**

Wie bei allen Panamera-Derivaten kommt auch bei den neuen GTS-Modellen ein Doppelkupplungsgetriebe mit acht Gängen zum Einsatz. Generell ermöglicht das Achtgang-PDK eine optimale Spreizung der Übersetzungen und – bei bestem Komfort und höchster Agilität – effizienten Kraftstoffverbrauch, da siebter und achter Gang als drehzahlsenkende Overdrive-Stufen ausgelegt sind. Die Höchstgeschwindigkeit wird im sechsten Gang erreicht. Das Achtgang-PDK des Panamera schaltet ohne Zugkraftunterbrechung, da die nächste Übersetzungsstufe quasi in Standby schon darauf wartet, in Sekundenbruchteilen aktiv zu werden. Die sportliche und doch höchst komfortable Schaltcharakteristik des PDK passt deshalb perfekt zur dynamischen Grundauslegung der neuen Panamera GTS-Modelle.

**Aktiver Allradantrieb mit elektronisch geregelter Lamellenkupplung**

Panamera GTS und Panamera GTS Sport Turismo bringen ihre Leistung über das Porsche Traction Management (PTM) auf die Straße – dem aktiven Allradantrieb mit elektronisch geregelter und kennfeldgesteuerter Lamellenkupplung. Abgestimmt auf die jeweilige Fahrsituation verteilt die Lamellenkupplung die Kraft des Motors stets optimal zwischen Vorder- und Hinterachse. Die PTM-Sensoren kontrollieren dazu permanent die Raddrehzahlen, die Längs- und Querbeschleunigung und den Lenkwinkel. Das PTM perfektioniert die Performance sowohl auf trockener Strecke als auch bei Nässe und Schnee.

Fahrwerk und Fahrwerksysteme

**GTS-spezifisch ausgelegte Balance zwischen Performance und Komfort**

Analog zum Gesamtkonzept des Panamera vereint auch das Fahrwerk der neuen GTS-Modelle den Reisekomfort einer Luxuslimousine mit der Performance eines Sportwagens, ist aber GTS-typisch betont dynamisch ausgelegt. Die aus den anderen Panamera-Derivaten bekannte adaptive Luftfederung ist bei den neuen GTS-Modellen serienmäßig an Bord. Mit ihrer Dreikammer-Technologie ermöglicht sie eine flexible Regelung und Spreizung der Federraten. Das Sportfahrwerk der GTS-Modelle ist serienmäßig um 10 Millimeter tiefergelegt, und das eingesetzte Porsche Active Suspension Management (PASM) verfügt über eine spezifische, noch sportlichere Abstimmung, die dem Performance-Anspruch der GTS-Modelle gerecht wird. Das Ergebnis sind überragende querdynamische Fahreigenschaften.

Großzügig dimensionierte Bremsen unterstützen wiederum die Längsdynamik. Zudem analysiert und synchronisiert der integrierte Fahrwerkregler Porsche 4D-Chassis-Control sämtliche Fahrwerksysteme in Echtzeit und optimiert so das Fahrverhalten. Optional lässt sich die Dynamik der neuen Panamera GTS-Modelle durch innovative Systeme wie die Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) inklusive Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) und die Hinterachslenkung weiter optimieren.

**Adaptive Luftfederung mit Dreikammer-Technologie ab Werk**

Panamera GTS und Panamera GTS Sport Turismo sind serienmäßig mit einer adaptiven Dreikammer-Luftfederung ausgestattet. Vor allem im Hinblick auf das realisierte Komfortniveau setzt die adaptive Luftfederung Maßstäbe. Das System besitzt drei schaltbare Luftkammern pro Federbein, was ein großes Spektrum der Federraten ermöglicht. So kann das Fahrwerk auf eine niedrige Grundfederrate und damit ausgesprochen komfortabel eingestellt werden, da die Federrate im Bruchteil einer Sekunde elektronisch angepasst wird, sobald das erforderlich ist – etwa beim Beschleunigen und Bremsen oder um Wankbewegungen zu reduzieren.

**Sportlich abgestimmt: Porsche Active Suspension Management (PASM)**

Das serienmäßige Porsche Active Suspension Management (PASM) ist eine elektronische Dämpferregelung. Das System reagiert auf den Fahrbahnzustand sowie die Fahrweise und regelt in Abhängigkeit davon kontinuierlich die Dämpfung für jedes einzelne Rad. Die in den neuen Panamera GTS-Modellen eingesetzten Dämpfer verfügen über eine spezifische, noch sportlichere Abstimmung, um dem Performance-Anspruch gerecht zu werden und die querdynamischen Fahreigenschaften zu verbessern. Generell stehen drei Fahrmodi zur Wahl: „Normal“, „Sport“ oder „Sport Plus“. Und so funktioniert das PASM: Sensoren erfassen die Karosserie- und Radbewegungen, wie sie beim starken Beschleunigen und beim Bremsen, bei schneller Kurvenfahrt oder auf unebenen Fahrbahnen auftreten. Die ermittelten Daten schickt das PASM an die Porsche 4D-Chassis Control. Die Kommandozentrale berechnet den aktuellen Fahrzustand und regelt je nach Modus die Dämpferkennlinien des PASM und die Federraten der adaptiven Luftfederung. Natürlich sind dank 4D-Chassis Control auch die Regelparameter der anderen optionalen elektronischen Fahrwerksysteme in ihrem Zusammenspiel im Sinne maximaler Performance abgestimmt.

**Mit 48-Volt-System: aktive Wankstabilisierung PDCC Sport inklusive PTV Plus**

Die optionale Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) mit 48-Volt-Technologie optimiert durch die Integration elektromechanischer Stabilisatoren die Fahrdynamik. Das System regelt deutlich schneller als Systeme mit hydraulischen Aktuatoren und versteift die Stabilisatoren, um Wankbewegungen der Karosserie zu minimieren. Porsche kombiniert PDCC Sport im Panamera mit dem Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus). Die elektronisch gesteuerte Hinterachs-Differenzialsperre sorgt für eine variable Antriebsmomentenverteilung zwischen den Hinterrädern, während radselektive Bremseingriffe ein zusätzliches Lenkmoment an der Hinterachse erzeugen. Folge: ein noch agileres Einlenkverhalten. Zum anderen sorgt PTV Plus beim Herausbeschleunigen aus Kurven durch das gezielte Sperren des Differenzials für ein spürbares Plus an Traktion.

**Hinterachslenkung verbessert Querdynamik und Längsstabilität**

Die neuen Panamera GTS-Modelle können auf Wunsch mit einer Hinterachslenkung ausgestattet werden. Bei niedrigen Geschwindigkeiten bis etwa 50 km/h lenken die Hinterräder – variabel über die Fahrgeschwindigkeit – entgegengesetzt zu den Vorderrädern bis zu einem maximalen Lenkeinschlag von 2,8 Grad ein. Man spricht hier von einer virtuellen Radstandsverkürzung. Die Vorteile: ein dynamischeres Einlenkverhalten in Kurven sowie ein deutlich erleichtertes Rangieren und Parken auf engstem Raum. Bei höheren Geschwindigkeiten lenken die Hinterräder wiederum in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit gleichsinnig zur Vorderachse ein. Die Folge: eine virtuelle Radstandsverlängerung und damit eine nochmals erhöhte Fahrstabilität, etwa bei Spurwechseln auf der Autobahn. Der Einsatz der Hinterachslenkung erlaubt zudem eine direktere Lenkübersetzung an der Vorderachse und damit ein sehr sportliches Lenkgefühl. Generell optimiert die Hinterachslenkung damit die aktive Sicherheit, die Fahrdynamik sowie den Komfort.

**Integrierter Fahrwerkregler Porsche 4D-Chassis Control**

Porsche 4D-Chassis Control ist ein zentral vernetztes Regelsystem. Es analysiert zentral die aktuelle Fahrsituation in allen drei Dimensionen (Längs-, Quer- und Vertikaldynamik), berechnet daraus optimale Informationen zum Fahrzustand und stellt diese einheitlich und in Echtzeit allen Fahrwerksystemen zur Verfügung – eine vierte Dimension der Fahrwerksteuerung. Dadurch agieren die Systeme integriert auf die bevorstehende Fahrsituation. Ein Beispiel: Beim dynamischen Einlenken in eine Kurve sorgen die elektronische Dämpferregelung PASM sowie die adaptive Luftfederung, die Hinterachslenkung, PTV Plus und PDCC Sport im Verbund für ein unterstützendes Einlenkverhalten, hohe Agilität und Stabilität. Das Porsche 4D-Chassis Control erteilt den Fahrwerksystemen bereits beim Einlenken einen Impuls. Auf diese Weise agieren die Systeme frühzeitig und realisieren die maximale Kurven-Performance.

**Großzügig dimensionierte Bremsen für erstklassige Verzögerung**

Die Dimensionen der serienmäßigen Bremsanlage – Sechskolben-Festsättel vorn, Vierkolben- Festsättel hinten – wurden großzügig an die Leistung der neuen Panamera GTS-Modelle angepasst. Die Grauguss-Bremsen mit den roten Bremssätteln sorgen für erstklassige Verzögerungswerte. Die innenbelüfteten Scheiben sind an der Vorderachse 390 x 38 Millimeter und an der Hinterachse 365 x 28 Millimeter groß. Auf Wunsch ist auch die rennstreckenerprobte Keramikbremse Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) für die Panamera GTS Modelle erhältlich.

Serienmäßig rollen beide GTS-Modelle auf schwarz lackierten 20-Zoll-Panamera Design-Rädern. Reifen der Dimension 275/40 ZR 20 vorne und 315/35 ZR 20 hinten sorgen für optimalen Grip.

Design und Ausstattung

**Kraftvoller Auftritt und umfangreiche Ausstattung**

Das Alleinstellungsmerkmal als Sportwagen unter den Luxuslimousinen unterstreichen die neuen GTS-Modelle mit einer besonders sportlichen Ausrichtung bei Design und Ausstattung. Panamera GTS und Panamera GTS Sport Turismo sind jeweils 5.053 Millimeter lang, 1.417 Millimeter hoch und 1.937 Millimeter breit. Zwischen den kurzen Karosserieüberhängen spannt sich ein großer Radstand von 2.950 Millimetern. Serienmäßig stehen beide Modelle auf 20-Zoll-Panamera Design-Rädern, lackiert in Schwarz seidenglanz.

**Serienmäßiges Sport Design-Paket mit schwarzen Akzenten**

Vorne unterscheiden sich die GTS-Modelle von den anderen Panamera-Varianten durch die neue Sport Design-Bugverkleidung mit schwarzer Spoilerlippe. Serienmäßig sorgen LED-Hauptscheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System (PDLS), Vier-Punkt-Tagfahrlicht, Kurvenlicht, Scheinwerferreinigungsanlage und dynamischer Leuchtweitenregulierung bei Nacht für den richtigen Durchblick. Abgedunkelte LED-Matrix-Hauptscheinwerfer inklusive PDLS Plus mit jeweils 84 individuell ansteuerbaren Leuchtdioden sind optional verfügbar. In Schwarz lackierte Sport Design-Seitenschweller legen die GTS-Modelle optisch tiefer und unterstreichen damit den Performance-Anspruch. Die Seitenscheibenleisten sind ab Werk in Schwarz hochglanz lackiert, die vorderen Türen mit GTS-Schriftzügen versehen. Die Farbe Schwarz dominiert auch in der Heckansicht, wo das Sport Design-Heckunterteil sowie der „PORSCHE“-Schriftzug und die Modellbezeichnung entsprechend lackiert sind. Die beiden Doppelendrohre der serienmäßigen Sportabgasanlage sind ebenfalls schwarz. Die dreidimensional ausgeführten Rückleuchten mit LED-Technologie, integrierten Vier-Punkt-Bremsleuchten und Leuchtenband sind GTS-typisch abgedunkelt. Nahtlos in die serienmäßig elektrisch öffnende und schließende Heckklappe der Sportlimousine integriert ist der ausfahrbare Heckspoiler. Im Fall des neuen Panamera GTS teilt sich der Flügel beim Ausfahren und gewinnt so an Oberfläche. Dadurch wird der Anpressdruck auf der Hinterachse bei höheren Geschwindigkeiten zusätzlich erhöht.

Der Panamera verbindet auch im Innenraum hohen Komfort, die für Porsche typische Sportlichkeit und ein avantgardistisches Design mit großer Variabilität. Die GTS-Modelle setzen darüber hinaus besonders sportliche Akzente und bieten eine besonders umfangreiche Serienausstattung. Die adaptiven, elektrischen 18-Wege-Sportsitze mit Memory-Paket bieten für Fahrer und Beifahrer guten Seitenhalt und gleichzeitig viel Komfort. Die Sitzmittelbahnen bestehen aus Alcantara, ebenso wie die Armauflagen in den Türen, die Sonnenblenden, der Dachhimmel sowie   
A-, B- und C-Säule. Ebenfalls zur Serienausstattung zählt das beheizbare Multifunktions-Sportlenkrad mit Alcantara-Bezug, Schalt-Paddles und dem Mode-Schalter des Sport Chrono Pakets. GTS-Schriftzüge finden sich auf den Türeinstiegsblenden, auf dem Drehzahlmesser und den Kopfstützen. Das Zifferblatt des Drehzahlmessers lässt sich optional in Karminrot oder Kreide einfärben.

Mit dem Interieur-Paket GTS kann man den Innenraum noch weiter verfeinern. Dazu zählen Gurtbänder, gestickte Schriftzüge an den Kopfstützen sowie Nähte an Sitzen und Fußmatten in den Kontrastfarben Karminrot oder Kreide.

**Porsche Advanced Cockpit mit serienmäßiger Online-Anbindung**

Ein generelles Merkmal der zweiten Porsche Panamera-Generation ist ihr digitalisiertes Anzeigen- und Bedienkonzept: das serienmäßige Porsche Advanced Cockpit mit berührungssensitiven Panels und individuell konfigurierbaren Displays. Zwei sieben Zoll große Screens bilden dabei das interaktive Cockpit. Ein 12,3-Zoll-Touchdisplay in der Mittelkonsole fungiert als zentrales Bedien- und Anzeigeelement des Porsche Communication Management (PCM) inklusive Online-Navigation. Das Infotainmentsystem lässt sich leicht und intuitiv bedienen und dem persönlichen Geschmack anpassen. Mithilfe von vordefinierten Kacheln kann man sich einfach und schnell einen sogenannten Homescreen mit seinen bevorzugten Funktionen zusammenstellen: zum Beispiel die Lieblings-Radiostation oder Navigationsziele, Telefonnummer-Favoriten oder die Aktivierung der Sportabgasanlage. Auf der rechten Seite des Full-HD-Screens lässt sich ein Info-Widget anwählen, das den Zugriff auf andere Funktionsbereiche des PCM ermöglicht. So kann beispielsweise im Interaktionsbereich in der Mitte des Bildschirms die Navigation angezeigt werden, während man gleichzeitig rechts die Telefonfunktion nutzt. Es lassen sich auch bis zu sechs individuelle Profile konfigurieren. Neben einer Vielzahl von Interieur-Einstellungen speichert ein Profil Vorgaben für Licht, Fahrprogramme und Assistenzsysteme.

Mobiltelefone und Smartphones lassen sich über das Connect Plus-Modul verbinden. Der Panamera verfügt über ein LTE-Telefonmodul mit SIM-Kartenleser. Über die integrierte SIM-Karte ist jeder Panamera auf Wunsch serienmäßig immer online. Für eine schnelle und zuverlässige Navigation stehen Echtzeit-Verkehrsinformationen zur Verfügung. Das garantiert einen schnellen Überblick über die Verkehrslage und eine dynamische Anpassung der Route. Darüber hinaus sind zahlreiche weitere Porsche Connect-Dienste verfügbar. Eine detaillierte Übersicht der pro Land und Fahrzeug verfügbaren Connect-Dienste gibt es unter www.porsche.com/connect.

Assistenz- und Komfortsysteme

**Erstes Head-up-Display in einem Panamera**

Eine Vielzahl von serienmäßigen oder optionalen Assistenzsystemen macht die Fahrt in den neuen Panamera GTS-Modellen komfortabel und sicher. Dazu zählt neben den bewährten Systemen wie etwa Spurwechselassistent und Spurhalteassistent inklusive Verkehrszeichenerkennung nun erstmals in einem Panamera auch ein Head-up-Display, das alle relevanten Fahrinformationen vollfarbig direkt in das Sichtfeld des Fahrers projiziert. Weitere Highlights sind die Optionen Porsche InnoDrive und Nachtsichtassistent. Letzterer nutzt eine Wärmebildkamera, die Menschen und größere Tiere in bis zu 300 Meter Entfernung erkennt und als Warnhinweis farblich markiert im Cockpit anzeigt. Sind die neuen LED-Matrix-Hauptscheinwerfer mit je 84 einzeln ansteuerbaren LED pro Scheinwerfer an Bord, werden Menschen zudem weit vor dem Sichtbereich des Abblendlichtes kurz angeleuchtet, wenn sie sich im berechneten Fahrkorridor befinden, damit der Fahrer noch frühzeitiger reagieren kann.

**Entlastung für den Fahrer: Porsche InnoDrive und Stauassistent**

Ebenfalls weit vorausschauend ist das Porsche InnoDrive inklusive Abstandsregeltempostat: Basierend auf den dreidimensionalen, hoch aufgelösten Navigationsdaten werden dabei für die nächsten drei Kilometer die optimalen Beschleunigungs- und Verzögerungswerte sowie Gang- und Segelvorgaben errechnet und aktiviert. Dabei berücksichtigt der elektronische Co-Pilot automatisch Kurven, Steigungen und zulässige Geschwindigkeiten. Andere Fahrzeuge und aktuelle Tempolimits werden von der Radar- und Videosensorik erfasst und in die Regelung mit einbezogen. Das Spektrum der Assistenzsysteme wurde zudem für jene Situationen erweitert, in denen sich auch in einem Porsche der Spaß in Grenzen hält: dem Fahren im Stau. Der Stauassistent unterstützt den Fahrer durch eine integrierte Längs- und Querführung des Fahrzeugs in Stausituationen bis 60 km/h, indem die ACC-geregelte Folgefahrt hinter einer erkannten Fahrzeugkolonne mit einer Lenkunterstützung über die elektromechanische Lenkung kombiniert wird, die jederzeit leicht überstimmbar ist.

**Head-up-Display mit individuell konfigurierbarer Ansicht**

Mit den neuen GTS-Modellen führt Porsche ein optionales Head-up Display für alle Panamera-Modelle ein. Das bereits aus dem Cayenne bekannte System projiziert in vollfarbiger Darstellung alle relevanten Fahrinformationen direkt in das Sichtfeld des Fahrers. Das Head-up-Display ist optisch unauffällig in das Armaturenbrett direkt vor der Frontscheibe integriert. Optisch wahrgenommen wird die Anzeige in etwa 2,3 Metern Entfernung, direkt im Sichtfeld des Fahrers. Die Anzeige des Head-up-Displays selbst ist in Höhe, Helligkeit und Rotationswinkel einstellbar. Die Einstellung erfolgt über ein separates Menü direkt im Porsche Communication Management (PCM). Auf Wunsch werden verschiedene Informationen, etwa aus dem Navigationssystem, aus den Assistenzsystemen, Warnhinweise sowie weitere Ereignisse auf die Frontscheibe projiziert. Der Anzeigen- beziehungsweise Displaybereich teilt sich dabei in insgesamt sechs Teilbereiche.

Der Fahrer kann aus insgesamt vier verschiedenen Presets wählen, in denen je nach Vorauswahl verschiedene Fahrinformationen angezeigt werden: Die Standardansicht zeigt überwiegend die Aktivität und den Zustand der Assistenzsysteme an. Im oberen Bereich werden mittig dieselben Informationen abgebildet wie im Anzeigebereich des Kombiinstruments. Links oben im Display wird das erkannte und derzeit gültige Verkehrszeichen angezeigt. Im unteren Bereich wird mittig die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit abgebildet. Bei aktiver Zielführung werden im rechten Displaybereich die Navigationsinformationen dargestellt. In der Sport Chrono-Ansicht wird die Anzeige des Head-up-Displays um weitere Informationen ergänzt. Im oberen Displaybereich wird mittig der Drehzahlmesser abgebildet. Bei Verwendung der Sport-Response-Funktion wird oben rechts die verbleibende Funktionszeit angezeigt. Unten rechts befindet sich die Ganganzeige. Der linke Displaybereich gibt dem Fahrer Aufschluss über Rundenzeit und Rundennummer. Die Kompakt-Anzeige reduziert die dargestellten Informationen auf das Wesentliche. So werden im oberen Bereich nur die derzeit gültige Geschwindigkeit sowie die Navigationsinformationen angezeigt. Im unteren Bereich werden die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit sowie der Zustand der Assistenzsysteme abgebildet. Bei Bedarf kann sich der Fahrer eine individuelle Ansicht erstellen und anzeigen lassen. Hierzu kann der Fahrer aus den einzelnen Anzeigeelementen eine Auswahl treffen. Die Konfiguration der nutzerdefinierten Anzeige erfolgt über das PCM.

Darüber hinaus werden unabhängig vom gewählten Preset relevante Informationen situationsabhängig eingeblendet. So wird im Falle einer drohenden Kollision beispielsweise großflächig ein Warnsymbol angezeigt. Aber auch bei eingehenden Anrufen oder wenn die Sprachbedienung aktiviert ist, werden entsprechende Symbole aktiviert. Die automatische Umschaltung zwischen Tag- und Nachtanzeige hilft zudem, die Anzeigen je nach Tageszeit leichter wahrzunehmen. Alternativ kann der Fahrer auch manuell die Anzeige wechseln.

Der Erste seiner Art: Panamera GTS Sport Turismo

**Extravagantes Design, adaptiver Dachspoiler und 4+1-Sitzkonzept**

Den neuen Panamera GTS gibt es nicht nur wie gehabt als Sportlimousine, sondern erstmals auch als Sport Turismo. Konzeptionell bietet auch das GTS-Modell all jene Vorteile der neuen Sport Turismo-Reihe, die sich durch das avantgardistische Design ergeben. Die im Vergleich zur Sportlimousine höhere Dachlinie erleichtert hinten den Ein- und Ausstieg und gewährt dort deutlich mehr Kopffreiheit. Die Nutzbarkeit des Gepäckraums profitiert von der weit öffnenden, serienmäßig elektrisch betätigten Heckklappe und der nur 622 Millimeter niedrigen Ladekante. Ist der Sport Turismo mit Komfortzugang ausgestattet, reicht eine Geste mit dem Fuß, um die Heckklappe zu öffnen oder zu schließen; das Fahrzeug erkennt berechtigte Nutzer über den Funkschlüssel. Wie alle Sport Turismo-Modelle ist der Panamera GTS serienmäßig mit einer dreisitzigen Rückbank ausgestattet. Da die zwei äußeren Plätze – korrespondierend mit dem ebenso sportlichen wie komfortablen Anspruch der Baureihe – als Einzelsitze ausgelegt sind, ergibt sich hinten eine 2+1-Konfiguration. Optional sind zwei elektrisch einstellbare Einzelsitze für den Fond bestellbar. Bis zur Oberkante der Rücksitze beladen, bietet der Panamera GTS Sport Turismo ein Stauvolumen von 520 Litern. Die drei Rücksitzlehnen lassen sich separat oder komplett umklappen (Verhältnis 40:20:40); die Entriegelung vom Gepäckraum aus erfolgt elektrisch. Das Ladevolumen vergrößert sich in diesem Fall auf bis zu 1.390 Liter.

Optional offeriert Porsche für den Gepäckraum des Panamera Sport Turismo ein Laderaum-Management. Das variable System für den sicheren Transport von Gegenständen jeglicher Art umfasst zwei in den Ladeboden integrierte Befestigungsschienen, vier Verzurr-Ösen und ein Gepäckraum-Trennnetz. Serienmäßig an Bord ist ein flexibles Gepäckraumrollo. Soll auf dem Weg zu einem Termin noch schnell der Laptop geladen werden, kann dies über eine auf Wunsch lieferbare, im Laderaum befindliche 230-Volt-Steckdose geschehen.

**Dachspoiler für bis zu 50 Kilogramm zusätzlichen Abtrieb**

Im Segment des Panamera Sport Turismo einzigartig ist der serienmäßige Dachspoiler. Dessen Anstellwinkel wird abhängig von der Fahrsituation und dem gewählten Fahrmodus in drei Stufen eingestellt und erzeugt auf der Hinterachse einen zusätzlichen Abtrieb von bis zu 50 Kilogramm. Als Systembestandteil der Porsche Active Aerodynamics (PAA) ist das Luftleitelement bis 170 km/h eingefahren und passt sich dabei mit einem Winkel von minus sieben Grad der nach hinten abfallenden Dachlinie an. Ab 170 km/h fährt der Dachspoiler automatisch in die Performance-Stellung und erhöht mit einem Anstellwinkel von plus einem Grad Fahrstabilität und Querdynamik. In den Fahrmodi Sport und Sport Plus schwenkt der Dachspoiler bereits ab einer Geschwindigkeit von 90 km/h in diese Position. Aktiv unterstützend, passt die PAA den Anstellwinkel des Spoilers ab 90 km/h auf plus 26 Grad an, sobald das optionale Panorama-Schiebedach geöffnet wird. Dadurch werden Verwirbelungen kompensiert und Geräusche entsprechend reduziert.