



PORSCHE



Panamera GTS y Panamera GTS Sport Turismo

Dossier de prensa

Contenido

Consumo de combustible y emisiones	3
Favoritos	
Prestación pura, equipamiento deportivo, gran utilidad práctica	4
Resumen	
Dos nuevos modelos GTS: la ampliación deportiva de la serie Panamera	6
Motor y prestaciones	
El motor biturbo de ocho cilindros ofrece dinámica, eficiencia y emocionalidad	8
Chasis y sistemas de chasis	
Equilibrio entre prestaciones y comodidad establecido específicamente para el GTS	14
Diseño y equipamiento	
Presencia imponente y equipamiento amplio	18
Sistemas de asistencia y confort	
La primera pantalla de visualización frontal en un Panamera	21
El primero de su tipo: Panamera GTS Sport Turismo	
Diseño extravagante, spoiler de techo adaptativo y concepto de asientos 4+1	24

Consumo de combustible y emisiones

Panamera GTS: Consumo de combustible en ciudad 14,2 l/100 km, en carretera 8,1 l/100 km, combinado 10,3 l/100 km; emisiones de CO₂ 235 g/km

Panamera GTS Sport Turismo: Consumo de combustible en ciudad 14,8 l/100 km, en carretera 8,1 l/100 km, combinado 10,6 l/100 km; emisiones de CO₂ 242 g/km

Los valores de consumo y de emisiones de CO₂ se determinan según el nuevo procedimiento de medición WLTP. Por ahora no se han indicado los valores NEFZ derivados. Estos valores no son comparables con los determinados con los procedimientos de medición NEFZ utilizados hasta ahora.

Puede encontrar más información sobre el consumo de combustible oficial y las emisiones de CO₂ específicas oficiales de nuevos automóviles en la «*Guía sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y el consumo de corriente de nuevos automóviles*» que se puede obtener en todos los puntos de venta y en DAT gratuitamente.

Favoritos

Prestación pura, equipamiento deportivo, gran utilidad práctica

- **Enlace deportivo.**

Los modelos Panamera GTS con una potencia de 338 kW (460 CV) establecen un enlace marcadamente deportivo entre el Panamera S (440 CV) y el Panamera Turbo (550 CV).

- **Una experiencia emocional.**

El potente motor V8 biturbo modificado de cuatro litros, junto con el sistema de escape deportivo de serie, proporciona una experiencia acústica y de conducción emocional.

- **A punto para el circuito.**

Extraordinaria dinámica longitudinal y transversal gracias a la suspensión neumática de tres cámaras, el chasis deportivo (-10 mm) y los frenos ampliamente dimensionados (390 mm delante, 365 mm detrás).

- **Presencia dinámica.**

El paquete Sport Design con elementos negros y nuevas llantas de 20 pulgadas, así como Alcantara y aluminio en el interior aseguran una imagen deportiva.

- **Ambiente de bienestar.**

Asientos deportivos adaptativos de 18 posiciones, un volante deportivo multifunción con aro calefactable, el equipamiento de cuero con paquete Alcantara y el paquete Sport Chrono vienen de serie.

- **Todo a la vista.**

Con los modelos GTS, Porsche amplía para la serie Panamera la oferta de sistemas de confort y asistencia con una pantalla de visualización frontal configurable de múltiples maneras.

- **Portón de grandes dimensiones.**

Con su portón trasero de gran tamaño, un mayor espacio de carga y el concepto de asientos 4+1, el primer Panamera GTS Sport Turismo combina atributos deportivos con la máxima comodidad en el uso diario.

Resumen

Dos nuevos modelos GTS: la ampliación deportiva de la serie Panamera

Porsche amplía la serie Panamera con dos modelos especialmente deportivos: Panamera GTS y Panamera GTS Sport Turismo ofrecen un paquete de prestaciones exclusivo con la potente propulsión del motor V8 biturbo de cuatro litros (338 kW/460 CV), la marcada dinámica de sus sistemas de chasis con suspensión neumática de tres cámaras, así como unas características específicas de diseño y equipamiento. Tal como es habitual en modelos GTS, el equipamiento de fábrica es amplio: entre otros, el paquete Sport Design con asientos negros en el exterior y amplias superficies en Alcantara en el interior viene de serie. Además, Porsche completa la oferta de sistemas de confort y asistencia para toda la serie Panamera con una pantalla de visualización frontal configurable de múltiples maneras.

El corazón de los dos nuevos modelos Panamera GTS, un motor V8 de cuatro litros con una potencia de 338 kW (460 CV) y un par máximo de 620 Nm, proporciona en combinación con el sistema de escape deportivo de serie una experiencia acústica y de conducción emocional. El motor biturbo equipado con filtro de partículas de gasolina, que supera el modelo anterior en 15 kW (20 CV) y 100 Nm, acelera el Panamera GTS y el Panamera GTS Sport Turismo en combinación con el paquete Sport Chrono de serie en 4,1 segundos de 0 a 100 km/h. La velocidad máxima se alcanza a 292 y 289 km/h, respectivamente. La transmisión de la fuerza tiene lugar sin interrupción de la fuerza de tracción a través del cambio de doble embrague de ocho marchas PDK al sistema de tracción total Porsche Traction Management (PTM). Las prestaciones extraordinarias contrastan con el consumo global moderado de 10,3 l/100 km (Sport Turismo: 10,6 l/100 km) (ver nota la pie); las emisiones de CO₂ son de 235 g/km (Sport Turismo: 242 g/km).

Conforme al carácter deportivo de los modelos Panamera GTS, los sistemas de chasis están claramente orientados a la dinámica. La suspensión neumática adaptativa con tecnología de tres cámaras viene de serie y permite una regulación y un escalonamiento flexibles de la dureza. El chasis deportivo de los modelos GTS está rebajado en 10 milímetros, y el Porsche Active Suspension Management (PASM) utilizado dispone de un reglaje específico, aún más deportivo, del chasis. El resultado son

unas extraordinarias prestaciones en condiciones de dinámica transversal. Los frenos ampliamente dimensionados (390 milímetros de diámetro delante, 365 milímetros detrás) apoyan la dinámica longitudinal.

En comparación con el modelo anterior, los nuevos modelos Panamera GTS disponen de un equipamiento de serie claramente superior. El paquete Sport Design con carenado inferior delantero y trasero nuevo en negro y otros acentos oscuros aseguran una presencia especialmente deportiva. De fábrica, los modelos GTS vienen con llantas de aleación de diseño Panamera de 20 pulgadas. El interior está caracterizado por el Alcantara negro y el aluminio anodizado. El equipamiento de serie comprende el volante deportivo multifunción con aro calefactable, levas de cambio y tapizado Alcantara, así como el módulo Connect-Plus para amplios servicios digitales. El paquete de interior opcional GTS permite personalizar aún más diversos elementos de diseño, por ejemplo el cuentarrevoluciones, las costuras y los anagramas «GTS» en los colores de contraste Rojo Carmín o Tiza.

Los modelos GTS ofrecen todas las innovaciones de la segunda generación de Panamera. Entre ellas se encuentran el Porsche Advanced Cockpit digitalizado, sistemas de asistencia como Porsche Inno-Drive con regulador de distancia, así como las ruedas traseras autodireccionables opcionales. Como nuevo aspecto destacado, el GTS introduce, por primera vez, una pantalla de visualización frontal para toda la serie Panamera. Este se puede configurar individualmente y proyecta toda la información relevante para la conducción a todo color directamente en el campo visual del conductor.

En Porsche, GTS representa, por tradición, el concepto de Gran Turismo Sport: en el año 1963, el 904 Carrera GTS, como deportivo homologado para carretera, ya trajo la tecnología del deporte de competición al asfalto. Le siguieron los modelos 924 GTS y 928 GTS, cultivando el mismo principio en las décadas de los 80 y los 90. En el año 2007, renació con el primer Cayenne GTS. En 2011 salió la primera generación de Panamera GTS, entonces exclusivamente como berlina deportiva. El nuevo Panamera GTS también está disponible, por primera vez, como versión Sport Turismo: con un portón trasero de gran tamaño, un canto de carga bajo, un volumen de maletero ampliado y una configuración de asientos 4+1, el nuevo derivado GTS de la serie de modelos lanzada en 2017 no solo ofrece unas prestaciones extraordinarias, sino que cumple también las máximas exigencias hacia la aptitud para el uso diario.

Motor y prestaciones

El motor biturbo de ocho cilindros ofrece dinámica, eficiencia y emocionalidad

El nuevo Panamera GTS y el nuevo Panamera GTS Sport Turismo se benefician de la misma generación de motores V8 biturbo que los modelos Panamera Turbo. Los principales objetivos de desarrollo de los ingenieros de Porsche fueron la máxima eficiencia y unas prestaciones extraordinarias. El motor de cuatro litros de los nuevos modelos Panamera GTS desarrolla entre 6.000 y 6.500 rpm una potencia máxima de 338 kW (460 CV), superando así al motor V8 de 4,8 litros del modelo anterior en 20 CV. El par máximo de 620 Nm (100 Nm más que antes) se alcanza entre 1.800 y 4.500 rpm. Con el paquete Sport Chrono de serie, el nuevo motor de ocho cilindros acelera el Panamera GTS y el Panamera GTS Sport Turismo de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos. Al cabo de 15,4 segundos, la berlina alcanza una velocidad de 200 km/h; el Sport Turismo tarda 15,6 segundos. La velocidad máxima se alcanza a 292 y 289 km/h (Sport Turismo), respectivamente. Las prestaciones extraordinarias contrastan con el consumo global moderado de 10,3 l/100 km (Sport Turismo: 10,6 l/100 km) (ver nota la pie); las emisiones de CO₂ son de 235 g/km (Sport Turismo: 242 g/km).

Dado que las nuevas normativas de emisiones de la UE en el ámbito de la Unión Europea y los demás Estados que las apliquen imponen unos valores límite más estrictos para emisiones de partículas, todos los modelos Panamera dispondrán, a partir del lanzamiento de los modelos Panamera GTS y, de forma generalizada, a partir del nuevo año de modelo en los citados mercados, de filtros de partículas de gasolina. Cumplen con las normativas de emisiones Euro 6 d-Temp (EU6 BG) y, en China, con la C6b. La estructura de estos filtros de cerámica cerrados es comparable a la de los filtros de partículas para motores diésel, pero ha sido adaptada a las necesidades de los motores de gasolina. Los gases de escape son conducidos por unos canales cerrados alternativamente, debiendo pasar por las paredes de los filtros de partículas. Las partículas acumuladas son incineradas en un proceso de regeneración que se desarrolla automáticamente.

Desde el punto de vista del diseño, el motor de ocho cilindros es un motor en V instalado longitudinalmente con un ángulo de cilindros de 90 grados. Los cuatro árboles de levas de admisión y de escape regulables en 50 grados son accionados a través de una cadena. La cilindrada del motor de alto

régimen con un número de revoluciones de hasta 6.800 rpm es de 3.996 cm³. Como características técnicas dominantes, el motor V8 biturbo de inyección directa de gasolina posee el nuevo Central Turbo Layout con turbocompresores en V internos, inyectores dispuestos en posición central en la cámara de combustión, un circuito de aceite compatible con el uso en el circuito de competición, un revestimiento prácticamente indeseñable de las superficies de deslizamiento de los cilindros y una desconexión de cilindros.

El sistema de escape deportivo de serie con salidas de escape dobles de color negro y la acción conjunta perfectamente adaptada del motor y del control de las chapaletas de gases de escape confiere al motor V8 un sonido particularmente llamativo y voluminoso.

El Central Turbo Layout asegura un par elevado a bajas revoluciones

El motor V8 de los nuevos modelos Panamera GTS muestra una agilidad extraordinaria hasta la gama de revoluciones y de potencia elevada. Al mismo tiempo, el motor de ocho cilindros ya desarrolla un par máximo a revoluciones bajas. Esta característica de propulsión es debida, en gran arte, a la sobrealimentación biturbo en el Central Turbo Layout. Los turbocompresores Twin-Scroll con un diseño complejo suministran aire comprimido a las cámaras de combustión del V8. Las dos turbinas con rotación opuesta aseguran unos valores de par máximos, incluso a bajas revoluciones. La presión de sobrealimentación de los turbocompresores es de 0,8 bar. Para cada turbocompresor, un compresor accionado por la corriente de gases de escape comprime el aire de admisión. Con vistas a la respuesta óptima del motor, la conducción de este aire de proceso está diseñada con doble tramo; desde el exterior, después de atravesar los refrigeradores de aire de sobrealimentación dispuestos a la izquierda y a la derecha del V8, desemboca a través de sendas válvulas de mariposa al banco de cilindros izquierdo y derecho. Los refrigeradores de aire de sobrealimentación aseguran que se vuelva a reducir considerablemente la temperatura del aire de proceso calentado por la compresión. De esta manera aumenta la densidad del aire y, con ella, el grado de llenado de los cilindros con oxígeno y, en última instancia, la eficiencia.

Posicionamiento central de los inyectores

Una característica de todos los motores Panamera son los inyectores posicionados en el centro de la cámara de combustión con sus válvulas de inyección de alta presión. En el motor V8 de los nuevos modelos Panamera GTS se emplean válvulas con siete orificios de inyección; sus chorros orientados individualmente aseguran una combustión óptima y, en consecuencia, emisiones reducidas y una mayor eficiencia en todas las fases de servicio: Porsche utiliza los inyectores para realizar estrategias de inyección específicas para el arranque, el calentamiento de los catalizadores, la fase de calentamiento, así como el motor a temperatura de servicio. En cada banco de cilindros se emplea una bomba de alta presión; la presión de inyección máxima es de 250 bar.

Tratamiento de gases de escape con disposición de catalizadores en el V interior

Los motores V8 poseen un sistema de escape de dos tramos con catalizadores previos y principales, así como silenciadores previos y posteriores. A nivel del diseño, el motor de ocho cilindros se caracteriza, por analogía al Central Turbo Layout, por una disposición de los catalizadores cercana al motor, en el V interior; esta configuración asegura que el sistema de depuración de gases de escape alcance su temperatura de servicio óptima con gran rapidez. Además, el calentamiento de los catalizadores en la fase de arranque es acelerado por la apertura de la válvula de descarga del turbocompresor.

La aleación de hierro de las superficies de deslizamiento de los cilindros reduce el desgaste y el consumo de aceite

Un aspecto destacado de los motores V8 es el revestimiento de hierro de las superficies de deslizamiento de los cilindros en el bloque de fundición de aluminio. Este reduce de manera significativa la fricción interna, el desgaste (incluso al utilizar combustible de mala calidad) y el consumo de aceite. En el proceso de fabricación, se aplica en la superficie del cilindro mediante proyección por plasma atmosférico un revestimiento de hierro extremadamente resistente y de baja fricción. Tiene un grosor de tan solo 150 micrómetros. La aleación de hierro elimina prácticamente el desgaste de la superficie de deslizamiento en el punto de inversión de los segmentos de pistón. La estructura de los pistones ligeros de fundición está adaptada a la nueva aleación. Los segmentos de pistón poseen un reves-

timiento de nitrito de cromo que armoniza a la perfección con el revestimiento de hierro. La acción conjunta de todas las medidas ha permitido, además, reducir el consumo de aceite hasta un 50 % en comparación con el modelo anterior.

Suministro de aceite seguro, incluso en el circuito de competición

Un Porsche también debe mostrar estabilidad en el circuito de competición. Los nuevos modelos Panamera GTS afrontan este desafío con seguridad, entre otros, con un circuito de aceite innovador. Su layout constructivo compensa incluso aceleraciones transversales y longitudinales extremas. Como particularidad, las galerías de aceite están divididas en el suministro de aceite para el motor y para la culata. Las secciones de alimentación de las galerías de aceite han sido adaptadas en función de las necesidades de los respectivos componentes en el circuito de aceite. En el arranque, esto repercute positivamente en el tiempo de establecimiento de la presión de aceite. El establecimiento rápido de la presión es apoyado por una válvula de retención en la bomba de aceite; esta asegura que los grandes volúmenes de aceite en el V interior no vuelven al cárter de aceite, produciendo un funcionamiento en vacío. La presión del aceite propiamente dicha se establece a través de una bomba de aceite de paletas completamente variable y se regula específicamente para el campo característico por medio de una válvula. Esta válvula reguladora lleva integrada una limitación de presión de aceite que se activa automáticamente en el arranque del motor y a bajas temperaturas exteriores. Una válvula de mando electrónica dispuesta en posición central en el V interior regula, además, en función de la demanda, las boquillas de inyección de pistón relevantes para la refrigeración de los pistones y gestionadas por campo característico. Este control reduce las pérdidas por funcionamiento en seco y regula el volumen de circulación de aceite. De esta manera incluso es posible recorrer la sección Norte del circuito de Nürburgring con elevadas aceleraciones longitudinales y transversales.

De serie: paquete Sport Chrono con botón Sport Response

El paquete Sport Chrono, con Launch Control y conmutador de modalidades con botón Sport Response en el volante multifunción que viene de serie en los nuevos modelos Panamera GTS, está perfectamente adaptado al uso en el circuito de competición. El conmutador de modalidades permite acceder directamente a través de un interruptor giratorio posicionado ergonómicamente en el volante a las cuatro modalidades de conducción (Normal, Sport, Sport Plus e Individual). El modo

Sport Plus es ideal para el circuito de competición. En este modo, la cadena cinemática recibe una pretensión óptima con vistas a la mejor respuesta y la máxima aceleración. Además, los componentes de chasis activos, tales como la suspensión neumática de tres cámaras, el Porsche Active Suspension Management (PASM), así como los sistemas opcionales Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport), Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) y las ruedas traseras autodireccionables pasan a un modo más deportivo para las máximas prestaciones. En el centro del conmutador de modalidades se encuentra el botón Sport Response. Al accionarlo, se proporciona el máximo potencial de rendimiento del Panamera durante 20 segundos. En este caso, la respuesta del motor es especialmente directa y espontánea; además, el PDK pasa a un campo característico de cambio aún más dinámico que en el modo Sport Plus y conmuta directamente a una gama de revoluciones de 3000 a 6000 rpm (salvo al accionar el botón con plena carga). Los cambios de marcha se producen de manera muy tardía.

PDK de ocho marchas Porsche para el máximo de comodidad y agilidad

Al igual que en todos los derivados de Panamera, también los nuevos modelos GTS incorporan un cambio de doble embrague de ocho marchas. A nivel general, el PDK de ocho marchas permite el escalonamiento óptimo de las relaciones de transmisión y, con el máximo de comodidad y agilidad, un consumo de combustible eficiente, dado que la séptima y la octava marcha están configuradas como etapas overdrive para reducir las revoluciones. La velocidad máxima se alcanza en la sexta marcha. El PDK de ocho marchas del Panamera conmuta sin interrupción de la fuerza de tracción, dado que el siguiente escalón de transmisión ya está esperando, en cierta manera, para activarse en cuestión de una fracción de segundo. Por este motivo, esta característica de cambio de marchas deportiva, pero extremadamente cómoda del PDK se adapta perfectamente a la confirmación básica dinámica de los nuevos modelos Panamera GTS.

Tracción total activa con embrague multidisco regulado electrónicamente

Panamera GTS y Panamera GTS Sport Turismo transfieren su potencia a la carretera a través del Porsche Traction Management (PTM), la tracción total activa con embrague multidisco regulado electrónicamente y gestionado por campo característico. En función de la situación de conducción, el embrague multidisco distribuye la potencia del motor siempre de forma óptima entre los ejes delan-

tero y trasero. Los sensores PTM controlan en permanencia las velocidades de giro de las ruedas, la aceleración longitudinal y transversal, y el ángulo de dirección. El PTM perfecciona las prestaciones tanto con la calzada seca como con humedad y nieve.

Chasis y sistemas de chasis

Equilibrio entre prestaciones y comodidad establecido específicamente para el GTS

Por analogía al concepto global del Panamera, el chasis de los nuevos modelos GTS combina la comodidad de una berlina de lujo con las prestaciones de un deportivo, pero con una configuración marcadamente dinámica, tal como es típica de un GTS. La suspensión neumática adaptativa, conocida de otros derivados de Panamera, viene de serie en los nuevos modelos GTS. Con su tecnología de tres cámaras posibilita la regulación y el escalonamiento flexible de la dureza. El chasis deportivo de los modelos GTS está rebajado de serie en 10 milímetros, y el Porsche Active Suspension Management (PASM) utilizado dispone de un reglaje específico, aún más deportivo, del chasis que corresponde a la reivindicación de potencia de los modelos GTS. El resultado son unas extraordinarias prestaciones en condiciones de dinámica transversal.

Por su parte, los frenos ampliamente dimensionados apoyan la dinámica longitudinal. Además, el regulador de chasis integrado Porsche 4D-Chassis-Control analiza y sincroniza todos los sistemas de chasis en tiempo real para optimizar el comportamiento de conducción. Opcionalmente, la dinámica de los nuevos modelos Panamera GTS se puede seguir optimizando con sistemas innovadores, tales como la estabilización del balanceo Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport), incluyendo Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), el Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) y las ruedas traseras autodireccionables.

Suspensión neumática adaptativa con tecnología de tres cámaras de fábrica

Panamera GTS y Panamera GTS Sport Turismo están equipados de serie con una suspensión neumática adaptativa de tres cámaras. La suspensión neumática adaptativa marca pautas, especialmente con vistas al nivel de comodidad alcanzado. El sistema posee tres cámaras de aire conmutables por cada montante de suspensión, lo cual permite un amplio espectro de dureza. Así, el chasis se puede ajustar a una dureza básica reducida, lo cual resulta extremadamente cómodo, dado que la dureza se adapta electrónicamente en cuestión de una fracción de segundo cuando sea necesario, por ejemplo al acelerar o frenar o para reducir movimientos de balanceo.

Reglaje deportivo: Porsche Active Suspension Management (PASM)

El Porsche Active Suspension Management (PASM) de serie es una regulación electrónica de la amortiguación. El sistema reacciona al estado de la calzada y al estilo de conducción. En función de ellos regula continuamente la amortiguación para cada rueda individual. Los amortiguadores utilizados en los nuevos modelos Panamera GTS disponen de un reglaje específico, aún más deportivo, para corresponder a la reivindicación de potencia y mejorar las características de conducción en condiciones de dinámica transversal. A nivel general, se dispone de tres modalidades de conducción: «Normal», «Sport» y «Sport Plus». Así funciona el PASM: unos sensores detectan los movimientos de la carrocería y las ruedas, tal como se producen en una aceleración fuerte y en el frenado, en trayectos rápidos de curvas o con calzada irregular. El PASM transmite los datos determinados al Porsche 4D-Chassis-Control. El centro de control calcula el estado de conducción actual y regula, según la modalidad, las características de amortiguadores del PASM y la dureza de la suspensión neumática adaptativa. Naturalmente, con 4D-Chassis Control, los parámetros de regulación de los demás sistemas de chasis electrónicos opcionales quedan regulados en su acción conjunta con vistas a conseguir las máximas prestaciones.

Con sistema de 48 voltios: estabilización activa del balanceo PDCC Sport con PTV Plus

La estabilización del balanceo opcional Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) con tecnología de 48 voltios optimiza la dinámica de conducción mediante la integración de estabilizadores electromecánicos. El sistema regula de forma netamente más rápida que los sistemas con actuadores hidráulicos y aumenta la rigidez de los estabilizadores para reducir al mínimo los movimientos de balanceo de la carrocería. En el Panamera, Porsche combina PDCC Sport con Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus). El bloqueo de diferencial del eje trasero con regulación electrónica asegura la distribución variable del par motor entre las ruedas traseras, mientras las intervenciones selectivas de los frenos en las ruedas generan un par de dirección adicional en el eje trasero. El resultado: un comportamiento aún más ágil en las maniobras de viraje. Por otra parte, PTV Plus aporta un aumento notable de la tracción al acelerar desde la curva mediante el bloqueo controlado del diferencial.

Las ruedas traseras autodireccionables mejoran la dinámica transversal y la estabilidad longitudinal

Opcionalmente, los nuevos modelos Panamera GTS se pueden equipar con ruedas traseras autodireccionables. A velocidades reducidas de hasta 50 km/h, aproximadamente, las ruedas traseras viran en sentido opuesto a las ruedas delanteras hasta un máximo de 2,8 grados, de manera variable en función de la velocidad de marcha. En este caso, se habla de un acortamiento virtual de la batalla. Las ventajas: un comportamiento en viraje más dinámico en curvas, así como el manejo netamente más sencillo al maniobrar y aparcar en espacios muy estrechos. A velocidades superiores, en cambio, las ruedas traseras viran en función de la velocidad en el mismo sentido que las ruedas delanteras. El resultado: un alargamiento virtual de la batalla y, en consecuencia, una mayor estabilidad de marcha, por ejemplo al cambiar de carril en la autopista. Además, el uso de las ruedas traseras autodireccionables permite realizar una transmisión de dirección más directa en el eje delantero para una sensación muy deportiva al volante. De forma general, las ruedas traseras autodireccionables mejoran así la seguridad activa, la dinámica de conducción y la comodidad.

Regulador de chasis integrado Porsche 4D-Chassis Control

Porsche 4D-Chassis Control es un sistema de regulación con interconexión central. Analiza de forma centralizada la situación de conducción actual en tres dimensiones (dinámica longitudinal, transversal y vertical), calcula a partir de estos datos la información óptima sobre el estado de conducción y la suministra de manera uniforme y en tiempo real a todos los sistemas de chasis: una cuarta dimensión del control de chasis. De esta manera, los sistemas reaccionan de manera integrada a la situación de conducción inminente. Un ejemplo: en el viraje dinámico al entrar en una curva, la regulación electrónica de la amortiguación PASM, así como la suspensión neumática adaptativa, las ruedas traseras autodireccionables, PTV Plus y PDCC Sport aseguran, en su conjunto, un comportamiento en viraje de apoyo y una gran agilidad y estabilidad. El Porsche 4D-Chassis Control ya transmite un impulso a los sistemas de chasis al iniciar el viraje. Esto permite a los sistemas reaccionar de manera temprana y conseguir las prestaciones máximas en la curva.

Frenos ampliamente dimensionados para una excelente deceleración

Las dimensiones del sistema de frenos de serie (mordazas fijas de 6 émbolos delante, mordazas fijas de cuatro émbolos detrás) han sido adaptadas generosamente a la potencia de los nuevos modelos Panamera GTS. Los frenos de fundición gris con mordazas esmaltadas de color rojo proporcionan excelentes valores de deceleración. Los discos autoventilados tienen un tamaño de 390 x 38 milímetros en el eje delantero y de 365 x 28 milímetros en el eje trasero. A requerimiento, el freno de cerámica probado en la competición Ceramic Composite Brake (PCCB) también está disponible para los modelos Panamera GTS.

De serie, ambos modelos GTS están equipados con llantas de diseño Panamera de 20 pulgadas esmaltadas de color negro. Los neumáticos con las dimensiones 275/40 ZR 20 delante y 315/35 ZR 20 detrás aseguran el agarre óptimo.

Diseño y equipamiento

Presencia imponente y equipamiento amplio

Los nuevos modelos GTS manifiestan su característica distintiva como coches deportivos entre las berlinas de lujo con un enfoque especialmente deportivo en el diseño y el equipamiento. Panamera GTS y Panamera GTS Sport Turismo tienen una longitud de 5.053 milímetros, una altura de 1.417 milímetros y una anchura de 1.937 milímetros. Entre los voladizos cortos de la carrocería se extiende una batalla grande de 2.950 milímetros. De serie, ambos modelos vienen con ruedas de diseño Panamera de 20 pulgadas, esmaltadas de color negro satinado.

Paquete Sport Design de serie con acentos negros

El frontal de los modelos GTS difiere de las demás variantes de Panamera por el nuevo carenado delantero SportDesign con labio de spoiler negro. De serie, los faros principales LED con Porsche Dynamic Light System (PDLS), luz diurna de 4 puntos, luz de curva, lavafaros y regulación dinámica de la distancia iluminada aseguran la visión perfecta de noche. Los faros principales con matriz LED oscurecidos incluyen PDLS Plus con 84 diodos luminosos activables individualmente en cada faro y están disponibles como opción. Los faldones laterales Sport Design esmaltados en negro rebajan visualmente la altura de los modelos GTS, resaltando así la reivindicación de potencia. Las molduras de las ventanillas laterales vienen de fábrica con esmaltado en negro brillante; las puertas delanteras muestran anagramas GTS. El color negro también domina en la vista posterior, donde el carenado inferior trasero Sport Design, el anagrama «PORSCHE» y la denominación de modelo vienen con el esmaltado correspondiente. También las dos salidas de escape dobles del sistema de escape deportivo de serie son negras. Las luces traseras con diseño tridimensional y tecnología LED, luces de freno de cuatro puntos integradas y banda de pilotos están oscurecidas de la manera típica de GTS. En el panel trasero con apertura y cierre eléctricos de serie, la berlina deportiva integra a la perfección un alerón trasero extensible. En el caso del nuevo Panamera GTS, el alerón se divide al extenderse, con lo que gana superficie. De este modo, la presión de apriete del eje trasero se aumenta adicionalmente a altas velocidades.

En el interior, el Panamera combina, una vez más, un alto nivel de comodidad, el carácter deportivo típico de Porsche, un diseño vanguardista y una gran variabilidad. Además, los modelos GTS ponen unos asientos marcadamente deportivos y ofrecen un equipamiento de serie especialmente amplio. Los asientos deportivos adaptativos con 18 posiciones eléctricas y paquete de memoria ofrecen al conductor y al acompañante una buena sujeción lateral, a la vez que una gran comodidad. Las secciones centrales de los asientos están hechas de Alcantara, al igual que los reposabrazos en las puertas, las viseras parasol, el techo interior y los montantes A, B y C. El equipamiento de serie incluye también el volante deportivo multifunción con aro calefactable y tapizado Alcantara, levas de cambio y el conmutador de modalidades del paquete Sport Chrono. Los anagramas GTS se encuentran en las molduras de acceso, en el cuentarrevoluciones y en los reposacabezas. La esfera del cuentarrevoluciones está disponible, opcionalmente, en color Rojo Carmín o Tiza.

El paquete de interior GTS permite personalizar aún más el interior. Comprende cintas de cinturón, anagramas bordados en los reposacabezas, así como costuras en los asientos y las alfombrillas en los colores de contraste Rojo Carmín o Tiza.

Porsche Advanced Cockpit con conexión online de serie

Una característica general de la segunda generación de Porsche Panamera es su concepto de visualización y manejo digitalizado: el Porsche Advanced Cockpit de serie, con paneles táctiles y pantallas configurables individualmente. El puesto de conducción interactivo está formado por dos pantallas de siete pulgadas. Una pantalla táctil de 12,3 pulgadas en la consola central actúa como elemento de manejo y visualización central del Porsche Communication Management (PCM) e incluye el sistema de navegación online. El sistema de infotainment se maneja de manera sencilla e intuitiva y se adapta fácilmente a las preferencias personales. Con la ayuda de iconos dinámicos predefinidos se puede combinar de manera sencilla y rápida una pantalla de inicio con las funciones favoritas: por ejemplo, la emisora de radio o los destinos de navegación preferidos, los números de teléfono favoritos o la activación del sistema de escape deportivo. En la parte derecha de la pantalla Full-HD se puede seleccionar un widget de información que permite acceder a otras áreas funcionales del PCM. Por ejemplo, se puede visualizar la navegación en el área interactiva en el centro de la pantalla mientras se

esté utilizando, a la vez, la función de teléfono a la derecha. También es posible configurar hasta seis perfiles individuales. Además de una multitud de ajustes del interior, un perfil memoriza las especificaciones para la luz, los programas de conducción y los sistemas de asistencia.

Es posible conectar teléfonos móviles y smartphones a través del módulo Connect Plus. El Panamera dispone de un módulo telefónico LTE con lector de tarjetas SIM. A través de la tarjeta SIM integrada de serie, cada Panamera estará en todo momento online si se desea. Para la navegación rápida y fiable se dispone de información de tránsito en tiempo real. Esta proporciona una orientación rápida acerca de la situación del tránsito y la adaptación dinámica de la ruta. Además, se dispone de numerosos servicios adicionales de Porsche Connect. Una vista general detallada de los servicios Connect disponibles para cada país y vehículo se encuentra en www.porsche.com/connect.

Sistemas de asistencia y confort

La primera pantalla de visualización frontal en un Panamera

Una multitud de sistemas de asistencia de serie u opcionales hacen que la conducción en los nuevos modelos Panamera GTS sea cómoda y segura. Además de los sistemas probados, tales como el asistente de cambio de carril y el asistente de mantenimiento de carril con detección de señales de tráfico, el Panamera incluye por primera vez una pantalla de visualización frontal que proyecta toda la información relevante para la conducción a todo color directamente en el campo visual del conductor. Otros aspectos destacados son las opciones Porsche InnoDrive y el asistente de visión nocturna. Este último utiliza una cámara termográfica que detecta personas y animales grandes a una distancia de hasta 300 metros y muestra una advertencia de color al respecto en el puesto de conducción. Si el equipamiento incluye los nuevos faros principales con matriz LED de 84 diodos luminosos activables individualmente en cada faro se iluminan brevemente las personas situadas mucho más adelante del campo de visión de las luces de cruce si se encuentran en el corredor de conducción calculado para permitir al conductor una reacción aún más temprana.

Reducción del esfuerzo para el conductor: Porsche InnoDrive y asistente para atascos

También Porsche InnoDrive con regulador de distancia ofrece una previsión amplia. En base a los datos de navegación tridimensionales de alta resolución se calculan y activan, para los próximos tres kilómetros, los valores de aceleración y deceleración óptimos, así como las especificaciones para las marchas y la «navegación a vela». Para este fin, el copiloto electrónico tiene en cuenta automáticamente las curvas, las pendientes y las velocidades admisibles. Los demás vehículos y los límites de velocidad actuales son registrados e incorporados por los sensores de radar y de vídeo. El espectro de sistemas de asistencia ha sido ampliado, además, para aquellas situaciones en las cuales el placer de conducir se mantiene limitado, incluso en un Porsche: los atascos. El asistente para atascos apoya al conductor a través del guiado longitudinal y transversal integrado del vehículo en situaciones de atasco hasta 60 km/h, combinando la conducción de seguimiento regulada por ACC detrás de una caravana de vehículos detectada con una servoasistencia a través de la dirección electromecánica que se puede superar en todo momento con facilidad.

Pantalla de visualización frontal con vista configurable individualmente

Con los nuevos modelos GTS, Porsche introduce una pantalla de visualización frontal opcional para todos los modelos Panamera. Este sistema, que ya se conoce del Cayenne, proyecta toda la información relevante para la conducción en una representación a todo color directamente en el campo visual del conductor. La pantalla de visualización frontal está integrada de manera discreta en el tablero de instrumentos, directamente delante del parabrisas. La indicación se percibe visualmente a una distancia de aprox. 2,3 metros, directamente en el campo visual del conductor. La visualización de la propia pantalla de visualización frontal se puede regular en altura, luminosidad y ángulo de rotación. El ajuste tiene lugar a través de un menú separado directamente en el Porsche Communication Management (PCM). A requerimiento se proyecta diferente información, por ejemplo del sistema de navegación, de los sistemas de asistencia, advertencias y otros eventos en el parabrisas. El área de visualización o de pantalla se divide en un total de seis áreas parciales.

El conductor puede elegir entre cuatro ajustes previos, donde se muestran diferentes tipos de información para la conducción según la preselección: la vista estándar muestra principalmente la actividad y el estado de los sistemas de asistencia. En la parte superior se refleja, en el centro, la misma información que en el área de visualización del cuadro de instrumentos. Arriba a la izquierda de la pantalla se muestra la señal de tráfico detectada que es válida en este momento. En la parte inferior se muestra, en el centro, la velocidad efectiva del vehículo. Si está activo el guiado al destino, se muestra en la parte derecha de la pantalla la información de navegación. En la vista Sport Chrono, la indicación de la pantalla de visualización frontal se completa con información adicional. En la parte superior de la pantalla se muestra, en el centro, el cuentarrevoluciones. En caso de utilizar la función Sport-Response, se muestra arriba a la derecha el tiempo de funcionamiento restante. Abajo a la derecha se indica la marcha. La parte izquierda de la pantalla informa al conductor sobre el tiempo de vuelta y el número de vuelta. La indicación compacta reduce la información representada a lo esencial. Así, en la parte superior solo se muestra la velocidad actual y la información de navegación. En la parte inferior se indican la velocidad efectiva y el estado de los sistemas de asistencia. Si es necesario, el conductor puede crear y visualizar una vista individual. Para este fin, el conductor puede elegir entre los distintos elementos de visualización. La configuración de la indicación personalizada tiene lugar a través del PCM.

Además se muestra, independientemente del preajuste seleccionado, la información relevante en función de la situación. Por ejemplo, en caso de una colisión inminente se muestra en formato amplio un símbolo de advertencia. Pero también se activan los símbolos correspondientes en caso de llamadas entrantes o si está activado el mando por voz. La conmutación automática entre la visualización diurna y nocturna ayuda adicionalmente a facilitar la percepción de las indicaciones según la hora del día. Como alternativa, el conductor puede cambiar la indicación de forma manual.

El primero de su tipo: Panamera GTS Sport Turismo

Diseño extravagante, spoiler de techo adaptativo y concepto de asientos 4+1

El nuevo Panamera GTS no solo está disponible, como hasta ahora, como berlina deportiva, sino también, por primera vez, como Sport Turismo. A nivel conceptual, el modelo GTS ofrece todas las ventajas de la nueva serie Sport Turismo que resultan de su diseño vanguardista. La línea del techo, más alta en comparación con la berlina deportiva, permite subir y bajar con facilidad en la parte trasera y ofrece allí una libertad de movimientos considerablemente mayor a la altura de la cabeza. La utilidad del maletero se beneficia del portón trasero de apertura amplia, equipado de serie con un accionamiento eléctrico, y del borde de carga bajo de tan solo 622 milímetros. Si el Sport Turismo está equipado con la función de acceso confort, basta con un gesto con el pie para abrir o cerrar el portón trasero; el vehículo identifica los usuarios autorizados a través de la llave remota. Al igual que todos los modelos Sport Turismo, el Panamera GTS está equipado de serie con un banco de asientos traseros de tres plazas. Dado que, conforme con las pretensiones tanto deportivas como de confort de la serie, las dos plazas exteriores están diseñadas como asientos individuales, se obtiene una configuración 2+1 en la parte trasera. Opcionalmente, se pueden pedir dos asientos individuales con regulación eléctrica para la parte trasera. Cargado hasta el borde de los asientos traseros, el Panamera GTS Sport Turismo ofrece un volumen de maletero de 520 litros. Los respaldos de los tres asientos son abatibles por separado o en su conjunto (relación 40:20:40); el desbloqueo desde el maletero se realiza por vía eléctrica. En este caso, el volumen de maletero aumenta hasta 1.390 litros.

Opcionalmente, Porsche ofrece un gestor del espacio de carga para el maletero del Panamera Sport Turismo. Este sistema variable para el transporte seguro de toda clase de objetos comprende dos rieles de fijación integrados en el piso de carga, cuatro anillas de amarre y una red separadora para el espacio de carga. Como equipamiento de serie se incluye un estor de maletero flexible. Para cargar rápidamente el ordenador portátil de camino a la reunión, se puede utilizar la toma de corriente de 230 voltios en el maletero que se puede pedir como opción.

Spoiler de techo para una carga aerodinámica adicional de hasta 50 kilos

Una característica única en el segmento del Panamera Sport Turismo es el spoiler de techo de serie. Su ángulo de inclinación se ajusta en tres niveles según la situación de conducción y la modalidad de conducción elegida y produce una carga aerodinámica adicional de hasta 50 kilos en el eje trasero. Como parte del sistema Porsche Active Aerodynamics (PAA), el deflector está rodado hasta 170 km/h y se adapta con un ángulo negativo de siete grados a la línea del techo que desciende hacia atrás. A partir de 170 km/h, el spoiler de techo pasa automáticamente a la posición de altas prestaciones y aumenta la estabilidad y la dinámica transversal con un ángulo de inclinación positivo de un grado. En las modalidades de conducción Sport y Sport Plus, el spoiler de techo ya bascula a esta posición a partir de una velocidad de 90 km/h. Como apoyo activo, PAA adapta el ángulo de inclinación del spoiler a partir de los 90 km/h a un ángulo positivo de 26 grados en cuanto se abra el techo corredizo panorámico. De esta manera se compensan las turbulencias y se reduce en consecuencia el nivel de ruido.