



PORSCHE



パナメーラGTSとパナメーラGTSスポーツ ツツーリスモ

プレスキット

目次

複合燃費と排出量	3
ハイライト	
純粋なパフォーマンス、スポーティな装備 普段使いとしての高い実用性	4
要約	
二つの新型GTSモデル: パナメーラファミリーのスポーティな後継者	5
エンジンとパフォーマンス	
8気筒ツインターボエンジンがダイナミクス・効率・ エモーションを提供	7
シャシーとシャシーシステム	
GTS独自に設計されたパフォーマンスと快適さのバランス	12
デザインと装備	
力強い外観と幅広い装備	15
アシスタンスシステムとコンフォートシステム	
パナメーラ初のヘッドアップディスプレイ	17
そのタイプ初: パナメーラGTSスポーツツーリスモ	
贅沢なデザイン、アダプティブ ルーフスポイラー、 4+1シートコンセプト	19

複合燃費と排出量

パナメーラGTS: 燃料消費は市街地で14.2 l/100 km、郊外で8.1 l/100 km、
複合で10.3 l/100 km; CO₂排出量は235 g/km

パナメーラGTSスポーツツーリスモ: 燃料消費量は市街地で14.8 l/100 km、
郊外で8.1 l/100 km, 複合で10.6 l/100 km; CO₂排出量は242 g/km

燃料消費値とCO₂排出値は新しいWLTP測定法により測定されています。当面の間、そこから換算されたNEDC値が記載されることとなります。WLTPによる値は従来のNEDC測定法により測定された値と比較できません。

新型パナメーラ車両の公式の燃料消費値および公式の特定CO₂排出値に関する詳細情報は、すべての販売店およびDATで無料で配布されている「新型乗用車の燃消、CO₂排出、および消費電力のガイド」をご覧ください。

ハイライト

純粋なパフォーマンス、スポーティな装備、普段使いとしての高い実用性

スポーティな中間的存在。

338 kW (460 hp) のパナメーラGTSモデルは、パナメーラS (440 hp) とパナメーラターボ (550 PS) の間に位置するスポーティさを強調したモデルです。

エモーショナルな体験。

仕様変更された強力な4リッターV8ツインターボが標準装備のスポーツエグゾーストシステムと組み合わせられることで、エモーショナルなサウンドとドライビングの体験を実現します。

サーキットに向けて調整済み。

3チャンバーエアサスペンション、スポーツサスペンション (-10 mm) および大型ブレーキ (フロント390 mm、リア365 mm) により、前後および横方向の優れたダイナミクス。

ダイナミックな外観。

黒色のエレメント、新しい20インチホイール、およびアルカンターラとアルミニウムが施された内装を含むスポーツデザインパッケージがスポーティな外観を作りだします。

快適な乗り心地。

18ウェイのアダプティブスポーツシート、ヒーター付き多機能スポーツステアリングホイール、アルカンターラパッケージを含むレザー装備、およびスポーツクロノパッケージが標準装備です。

すべてを視野内に。

GTSモデルでポルシェは様々に設定可能なヘッドアップディスプレイを採用し、パナメーラシリーズのコンフォートおよびアシスタンスシステムを拡大しました。

大きなリッド。

初登場パナメーラGTSスポーツツーリスモは、その大型テールゲート、より大きなラゲッジスペース、4+1シートコンセプトによって、スポーティな特性に普段使いでの最高の快適性を結び付けます。

要約

二つの新型GTSモデル: パナメーラファミリーのスポーティな後継者

ポルシェはパナメーラファミリーに特別にスポーティな二つのモデルを追加しました。パナメーラGTSとパナメーラGTSスポーツツーリスモは、4リッターV8ツインターボエンジン (338 kW/460 PS) の強力なドライブ、3チャンバーエアサスペンションを含むダイナミックさを強調したシャシーシステム、およびデザインおよび装備における固有の特性により、比類ないパフォーマンスパッケージを作りだします。標準の装備品はGTSにふさわしく広範囲におよびます: 外装に黒のアクセントを持つスポーツデザインパッケージ、および内装の贅沢なアルカンターラ張りなどが標準装備となります。さらにポルシェは様々な設定可能なヘッドアップディスプレイを採用し、全パナメーラシリーズのコンフォートおよびアシスタンスシステムを補完しました。

二つの新型パナメーラGTSモデルの心臓部である出力338 kW (460 PS) および最大トルク620 Nmの4リッターV8エンジンが標準装備のスポーツエグゾーストシステムと組み合わせられることで、エモーショナルなドライビングとサウンドの体験を実現します。ガソリン微粒子フィルターが取り付けられたツインターボエンジンは、先行モデルの性能を15 kW (20 PS) および100 Nm上回り、標準装備のスポーツクロノパッケージと組み合わせられることでパナメーラGTSとパナメーラGTSスポーツツーリスモを停止状態から4.1秒で時速100 kmまで加速します。最高速度は292 km/hまたは289 km/hにまで達します。動力は遮断されることなく、8速デュアルクラッチトランスミッションPDKを介して、4WDシステムであるポルシェトラクション マネージメント (PTM) に伝達されます。並外れた走行性能に対して、燃費は中程度の10.3 l/100 km (スポーツツーリスモ: 10.6 l/100 km) (脚注を参照); CO₂排出量は235 g/km (スポーツツーリスモ: 242 g/km)。

パナメーラGTSモデルのスポーティな性格に合わせて、シャシーシステムはダイナミックさを強調するよう設計されています。3チャンバー技術を採用したアダプティブエアサスペンションが標準装備されており、柔軟な制御および広範囲のスプリングレートが可能です。GTSモデルのスポーツサスペンションは10ミリメートル下がっており、装備されているポルシェ アクティブサスペンション マネージメント (PASM) にはよりスポーティかつ独自のチューニングが施されています。その結果、横方向ダイナミクスに優れた走行特性が得られます。大型のブレーキ (直径はフロントで390ミリメートル、リアで365ミリメートル) が前後方向のダイナミクスをサポートします。

新型パナメーラGTSモデルは、先行モデルと比較して大幅にアップグレードされた標準装備を有します。スポーツデザインパッケージの新しい黒のフロントおよびリアのロアセクションならびに暗色のアクセントが、外観をよりスポーティにします。GTSモデルには標準で20インチパナメーラ デザイン軽合金製ホイールが取り付けられています。インテリアには黒いアルカンターラとアルマイト処理されたアルミニウムが施されています。標準装備にはシフトパドルとアルカンターラカバーを備えたヒーター付き多機能スポーツステアリングホイール、幅広いデジタルサービスのためのコネクトプラスモジュールが含まれています。オプションのインテリアパッケージGTSを使用すれば、例えばタコメーター、装飾ステッチ、「GTS」ロゴをカーメインレッドまたはチョークのコントラストカラーにするなど、様々なデザイン要素をさらにカスタマイズすることができます。

GTSモデルはパナメーラ第2世代のあらゆるイノベーションを擁します。それにはデジタル化されたポルシェ アドバンスドコックピット、アダプティブクルーズコントロールを含むポルシェ イノドライブといったアシスタンスシステム、オプションのリアアスクルステアが含まれます。新しいハイライトとして、GTSでは全パナメーラシリーズで初のヘッドアップディスプレイが採用されました。これは個別の設定が可能で、運転に関するすべての情報をフルカラーで直接ドライバーの視野内に投影します。

GTSはポルシェにおいて伝統的にグラン ツーリスモ スポーツの略です。すでに1963年に道路交通許可されたスポーツカーである904カレラGTSによって、レーシング技術が公道にもたらされました。その後924 GTSと928 GTSが続き、1980年代から1990年代にかけてはその基本コンセプトにさらなる開発が加えられました。2007年には初のカイエンGTSをもって、その復活が祝われました。2011年、パナメーラGTSの第1世代が登場しますが、これは当時スポーツサルーンに限定されていました。新型パナメーラGTSをもって初めてスポーツツーリスモが誕生しました。大型テールゲート、低いローディングエッジ、拡大されたラゲッジコンパートメント容量、および4+1シート構成により、2017年に導入されたモデルシリーズの新型GTS派生モデルは、その優れたパフォーマンスに加えて日常使いとしての要件も満たします。

エンジンとパフォーマンス

8気筒ツインターボエンジンがダイナミクス・効率・エモーションを提供

新型パナメーラGTSと新型パナメーラGTSスポーツツーリスモは、パナメーラターボモデルと同じV8ツインターボエンジン世代の恩恵を受けます。ポルシェのエンジニアにとって最も重要な開発目標は、最高の効率そして比類ないパフォーマンスでした。新型パナメーラGTSモデルの4リッターエンジンは、6,000～6,500 rpmで338 kW (460 PS) の出力最高値を発揮し、先行モデルの4.8リッターV8を20 PS上回りました。620 Nm (従来よりも100 Nm高い) の最大トルクは1,800～4,500 rpmとなります。新型の8気筒エンジンは、標準装備されているスポーツクロノパッケージの力を借りてパナメーラGTSとパナメーラGTSスポーツツーリスモを停止状態から時速100 kmまで4.1秒で加速します。時速200 kmに達するまでサルーンは15.4秒、スポーツツーリスモは15.6秒を要します。最高速度は292 km/hまたは289 km/h (スポーツツーリスモ) にまで達します。並外れた走行性能に対して、燃費は中程度の10.3 l/100 km (スポーツツーリスモ: 10.6 l/100 km) (脚注を参照); CO₂排出量は235 g/km (スポーツツーリスモ: 242 g/km)。

欧州連合および他の採用国における新しいEU排ガス規制では粒子排出量の制限が厳しくなっていることから、パナメーラGTSモデルの導入にともない、また全般的に新しいモデルイヤーから、すべてのパナメーラモデルにガソリン パティキュレート フィルターが取り付けられています。それにより排出基準Euro 6 d-Temp (EU6 BG) および中国のC6bを満たします。この閉鎖型セラミックフィルターはディーゼルエンジン用の微粒子フィルターに似た構造を持ちますが、ガソリンエンジンの要件に適合されています。排出ガスは交互に閉じられた通気孔を通して、微粒子フィルターの壁を通過します。粒子堆積物は自動再生プロセスにおいて燃焼されます。

8気筒エンジンは構造的にはバンク角90度の縦置きV型エンジンとなります。それぞれ50度まで調節可能な4本のインテークおよびエグゾーストカムシャフトはチェーンで駆動されます。最大回転数6,800 rpmの4バルブ方式のエンジンの総排気量は3,996 cm³です。V8ツインターボ ガソリン直噴エンジンの中心となる技術的特徴には、ターボチャージャーをVバンクの内側に収めた新しいセントラル ターボレイアウト、燃焼室中央に配置されたインジェクター、サーキットにも耐えるオイル循環システム、シリンダーライニングのほぼ摩耗フリーのコーティング、および気筒休止機構があります。

黒いツインターールパイプを備えた標準装備のスポーツエグゾーストシステムと、エグゾーストフラップのモーターとコントローラーの特別に調整された相互作用により、V8エンジンは特に印象的で重厚感のあるサウンドを発します。

センターターボレイアウトが低速での高トルクを保証

新型パナメーラGTSモデルのV8エンジンは、高回転域および高出力域まで一気に吹け上がります。同時に8気筒エンジンは低回転数ですでに最大限のトルクを発揮します。この駆動特性の大部分がセンターターボレイアウトのツインターボチャージャーに起因します。技術の粋を集めて設計されたツインスクロールターボチャージャーが、V8の燃焼室に圧縮空気を供給します。逆向きに回転する2つのタービンはすでに低回転域で最大限のトルクを発揮します。ターボチャージャーの最大過給圧は0.8 barです。ターボチャージャーごとに、排出ガス流によって駆動されるコンプレッサーが吸気を圧縮します。この処理空気は、エンジンレスポンスを最適化するためにデュアルブランチシステムを通して導かれます。空気は外側から入り、V8の上流側に設けられた左右のインタークーラーを通過した後に、各スロットバルブを通して左右のシリンダーバンクに流れ込みます。インタークーラーが圧縮によって上昇した処理空気の温度を再び大幅に下げます。こうして空気の密度が上がることでシリンダーの酸素による充填度が上がり、結果として効率性が向上することになります。

中央配置のインジェクター

すべてのパナメーラエンジンに共通する特徴の一つに、高圧インジェクションバルブを備えたインジェクターが燃焼室中央に配置されていることが挙げられます。新型パナメーラGTSモデルのV8エンジンでは、7つのインジェクションホールを備えたバルブが使用されています。噴射流が個別に方向調整されていることで燃焼が最適化され、それにより低排出ガスおよび高効率性が保証されます。これはすべての動作段階で同様です: ポルシェはインジェクターを使用して、エンジン始動、触媒コンバーターの加熱、暖機時、および暖機状態のエンジンのために個別の噴射プログラムを実施します。シリンダーバンクごとに高圧ポンプが使用され、その最大噴射圧力は250 barです。

Vバンク内側に配置された触媒コンバーターによる排出ガス後処理

V8エンジンには、プライマリー触媒コンバーターとメイン触媒コンバーター、ならびにフロントサイレンサーとリアサイレンサーを備えるデュアルブランチエグゾーストシステムが装備されています。8気筒エンジンは、センターターボレイアウトと同様に、触媒コンバーターをVバンクの内側に配置するように設計さ

れています。この構成によってエミッションコントロールシステムは非常に素早く最適な動作温度に到達することができます。さらに、エンジン始動時にターボチャージャーのウエストゲートバルブが開くことで触媒コンバーターの加熱が促進されます。

シリンダーライニングの鉄合金が磨耗とオイル消費を削減

V8エンジンのハイライトの一つに、鋳造アルミニウムブロックのシリンダーライニングの鉄コーティングがあります。これにより内側の摩擦、摩耗（燃料の品質が良くない場合も同様）、およびオイル消費を大幅に低減することができます。製造工程においてシリンダーの表面に大気プラズマ溶射法で非常に丈夫で低摩擦の鉄コーティングを施します。層の厚さはわずか150マイクロンです。ピストンリングのリターンポイントにおけるライニングの磨耗は、鉄合金によってほぼ解消されました。新しい合金に合わせて、軽量の鋳造ピストンの設計には調整が施されています。ピストンリングには窒化クロムコーティングが施されており、これは鉄コーティングと完全に調和しています。このようにあらゆる手段を組み合わせることで、オイル消費も先行モデルと比較して50%低減することができました。

サーキットでも確実なオイル供給

全てのポルシェはサーキットでも安定していなければなりません。新型パナメーラGTSモデルはこの課題にも、革新的なオイル循環システムなどで自信をもって対応しますその設計レイアウトにより、極端な横方向および前後方向の加速度であっても補整されます。特別な特徴として、オイル通路がエンジンのオイル供給とシリンダーヘッドのオイル供給とに分割されていることが挙げられます。オイル通路の供給断面は、オイル循環システム内の各コンポーネントの要求に合わせてしつらえられています。エンジン始動時には、これが油圧上昇時間にプラスの効果を与えます。急速な圧力上昇はオイルポンプ内のチェックバルブによってサポートされます。このチェックバルブはVバンク内側の大量のオイルがオイルパンに戻って空回りすることのないよう機能します。油圧そのものは可変ベーンオイルポンプによって上昇し、バルブによって特性マップに基づき制御されます。このコントロールバルブには油圧リミッターが統合されており、エンジン始動時および外気温が低い時に自動的に作動します。またVバンク内側の中央に配置された電子スイッチングバルブは、ピストン冷却に関連するマップ制御されたピストン用オイルジェットノズルを必要に応じて制御します。この制御を介して攪拌ロスが低減し、オイル循環量が制御されます。たとえニュルブルクリンク北コースでの走行であっても、前後方向と横方向の高い加速が可能です。

標準装備: スポーツクロノパッケージとスポーツレスポンスボタン

新型パナメーラGTSモデルでは、標準装備のスポーツクロノパッケージにローンチコントロールとモードスイッチ、マルチファンクションステアリングホイールのスポーツレスポンススイッチが含まれており、サーキット走行のために完璧に調整されています。モードスイッチはステアリングホイール上に人間工学に考慮して配置されているロータリースイッチにより、4つの走行モード（ノーマル、スポーツ、スポーツプラス、インディビジュアル）へのダイレクトなアクセスが可能です。サーキットに理想的なのがスポーツプラスモードです。その際パワートレインには、最良のレスポンスおよび最大の加速性能の観点において最適なプリロードがかけられます。さらにアクティブサスペンション コンポーネントである3チャンバエアサスペンション、ポルシェ アクティブサスペンション マネージメント (PASM)、オプションのシステムであるポルシェ ダイナミックシャシー コントロール スポーツ (PDCC Sport)、ポルシェトルク ベクトリング プラス (PTV Plus)、およびリアアクスルステアで、最高のパフォーマンスを発揮するよりスポーティなモードに切り替えることができます。モードスイッチの中央にはスポーツレスポンスボタンが付いています。このスイッチを押すと、パナメーラの最大性能を20秒間引き出すことができます。この場合、エンジンのレスポンスは特別にダイレクトかつ瞬時的になります。PDKもスポーツプラスモードよりさらにダイナミックなシフトマップに変わり、直接3,000 rpm～6,000 rpmの回転域に切り替わります（フルスロットルでスイッチを押した場合を除く）。シフトチェンジはずっと後になってから実行されます。

最高の快適性と俊敏性を兼ね備えたポルシェ8速PDK

すべてのパナメーラ派生モデル同様、新型GTSモデルにも8速ポルシェドッペルクップリングが装備されています。基本的に8速PDKでは7速と8速が減速するオーバードライブ段として設定されているため、ギア比の最適な広がりを実現し、また最高の快適性と俊敏性を保持しながら効率的な燃料消費を実現します。最大速度には6速で達します。パナメーラの8速PDKでは、次のギア段が瞬時に作動できるよういわばスタンバイして待っているため、動力の遮断なくシフトすることができます。したがってスポーティでありながらも非常に快適なPDKのシフト特性は、新型パナメーラGTSモデルのダイナミックな基本設計に完璧に調和します。

電子制御の多板クラッチを備えたアクティブ4WD

パナメーラGTSおよびパナメーラGTSスポーツツーリスモの性能はポルシェトラクション マネージメント (PTM)、つまり電子制御およびマップ制御の多板クラッチを備えたアクティブ4WDシステムを介して、路上にもたらされます。多板クラッチはそのつどの運転状況に合わせて、エンジンの動力をフロントアク

スルとリアアクスルに最適に分配します。その際PTMセンサーが恒久的にホイール回転数、前後方向と横方向の加速度、および舵角をモニターします。PTMは乾いた路面だけでなく、濡れた路面や雪道でも完璧なパフォーマンスを実現します。

シャシーとシャシーシステム

GTS独自に設計されたパフォーマンスと快適さのバランス

新型GTSモデルのシャシーは、パナメーラ全体のコンセプトと同様に高級サルーンの快適性とスポーツカーのパフォーマンスを兼ね備えています。GTSタイプとしてダイナミックさに重点をおいて設計されています。他のパナメーラ派生モデルですでに知られているアダプティブエアサスペンションは、新型GTSモデルでは標準装備されています。3チャンバー技術を採用することで、柔軟な制御および広範囲のスプリングレートが可能になりました。GTSモデルのスポーツサスペンションは標準仕様で10ミリメートル下がっており、また使用されているポルシェ アクティブサスペンション マネージメント (PASM) にはGTSモデルのパフォーマンス要件を満たすよりスポーティかつ独自のチューニングが施されています。その結果、横方向ダイナミクスに優れた走行特性が得られます。

大型のブレーキは前後方向のダイナミクスをサポートします。統合されたポルシェ4Dシャシーコントロールは、すべてのシャシーシステムをリアルタイムで分析・同期化し、走行特性を最適化させます。またオプションで、ポルシェ ダイナミックシャシー コントロール スポーツ (PDCC Sport) とポルシェトルク ベクトリング プラス (PTV Plus)、ポルシェ セラミックコンポジット ブレーキ (PCCB)、およびリアアクスルステアといった革新的なシステムを使用することで、新型パナメーラGTSモデルのダイナミクスをさらに最適化させることもできます。

標準装備された3チャンバー技術採用のアダプティブエアサスペンション

パナメーラGTSおよびパナメーラGTSスポーツツーリスモには、アダプティブ3チャンバーエアサスペンションが標準装備されています。とりわけ快適性レベルの実現において、アダプティブエアサスペンションは新たな基準を打ち立てました。このシステムにはスプリングストラットあたり3つの切換可能なエアチャンバーが備わっており、これにより広範囲のスプリングレートが可能になります。それによりシャシーを低い基本スプリングレートに設定し、優れた乗り心地を得ることがことができます。なぜならスプリングレートは、加速時や制動時、あるいはローリング運動を減少させるために、必要であればすぐに数分の1秒で電子的に調整されるからです。

スポーティなチューニング: ポルシェ アクティブサスペンション マネージメント (PASM)

標準装備のポルシェ アクティブサスペンション マネージメント (PASM) は、電子制御のダンパーコントロールです。このシステムは、路面状態やドライビングスタイルに反応し、それに従って個々の車輪の減衰を連続的に制御します。新型パナメーラGTSモデルで使用されているショックアブソーバーには、性能要件を満たして横方向の駆動特性を向上させるため、さらにスポーティな独自のチューニングが施されています。基本的に3つの走行モードが用意されています。「ノーマル」、「スポーツ」、または「スポーツプラス」です。PASMは次のように機能します: 急な加速時や制動時、高速コーナリング、または悪路の走行中に発生する車体および車輪の動きを、センサーが検出します。検出されたデータをPASMがポルシェ4Dシャシーコントロールに送信します。コマンドセンターが現在の走行状態を計算し、各モードに合わせてPASMのダンパー特性曲線およびアダプティブエアサスペンションのスプリングレートを制御します。もちろん4Dシャシーコントロールがあるおかげで、他のオプションの電子式シャシーシステムの制御パラメーターも、最大性能を引き出すために相互調整されています。

48Vシステムを採用: PTV Plusを含むアクティブ ロールスタビライザーPDCC スポーツ

オプションのロールスタビライザーであるポルシェ ダイナミックシャシー コントロール スポーツ (PDCC Sport) は、48V技術を採用しており、電気機械式スタビライザーが統合されたことで走行ダイナミクスを最適化します。このシステムは油圧アクチュエーターを備えたシステムよりもはるかに高速で制御し、スタビライザーを強化してボディのローリング運動を最小化させます。ポルシェはパナメーラのPDCCスポーツにポルシェトルク ベクトリング プラス (PTV Plus) を組み合わせます。電子制御式リアアクスルディファレンシャルロックがリアホイールの間で可変のトルク配分を行い、その間、選択的な制動介入が追加のステアリングモーメントをリアアクスルに発生させます。その結果、より敏捷なステアリング動作が実現します。他方でPTV Plusは、コーナーから脱出する際の加速時にディファレンシャルを適切にロックすることで、トラクションのかけ具合にプラスに働きます。

リアアクスルステアが横方向のダイナミクスと前後方向の安定性を改善

新型パナメーラGTSモデルには要望に応じてリアアクスルステアを装備することができます。約時速50 kmまでの低速域では、走行速度に応じてリアホイールはフロントホイールと反対の方向に最大2.8度の操舵角まで操舵されます。これは仮想ホイールベース短縮の効果です。その利点は、コーナー

でのよりダイナミックなステアリング動作、および狭いスペースへの操車および駐車はるかに簡単になることです。高速域では、リアホイールを速度に応じてフロントアクスルと同じ方向に操舵します。その結果、仮想ホイールベース延長の効果が生まれ、高速道路での車線変更の際などで走行安定性が向上します。リアアクスルステアを使用することで、フロントアクスルのステアリングギヤレシオがよりダイレクトになり、スポーティなステアリング感覚を得ることができます。全体に、リアアクスルステアはアクティブな安全性、走行ダイナミクス、快適性を最適化します。

統合されたポルシェ4Dシャシーコントロール

ポルシェ4Dシャシーコントロールは、集中制御のネットワーク制御システムです。三つの次元 (前後・横・上下方向のダイナミクス) すべてにおける現在の運転状況を一元的に分析し、そこから走行状態のための最適な情報を算出し、この情報を統一してリアルタイムで全てのシャシーシステムに提供します。つまりシャシーコントロールの第四次元です。これによってシステムは差し迫った走行状況に対して一本化して行動することができます。例えば、コーナーにダイナミックに進入する際には、PASM電子制御ダンパーコントロールとアダプティブ エアサスペンション、リアアクスルステア、PTV Plus、およびPDCOスポーツが、適切なステアリング動作、優れた俊敏性、および安定性のために連携します。ポルシェ4Dシャシーコントロールは、操舵が開始されると直ちにシャシーシステムに情報を送信します。このようにシステムは早期に動作し、最高のコーナリング性能を実現することができます。

一流の減速を実現する大型ブレーキ

標準装備のブレーキシステム (フロント6ピストン固定式キャリパー、リア4ピストン固定式キャリパー) は、新型パナメーラGTSモデルの性能に惜しみなく適合されました。赤いブレーキキャリパーを備えた鋳鉄製ブレーキが一流の制動力を実現します。ベンチレーテッド ディスクのサイズは、フロントアクスルで390 x 38ミリメートル、リアアクスルで365 x 28ミリメートルとなります。要望に応じて、レースで実証済みのパナメーラGTSモデル用のポルシェ セラミックコンポジット ブレーキ (PCCB) が利用可能です。

両方のGTSモデルには、黒塗装の20インチ パナメーラ デザインホイールが標準装備されています。フロント275/40 ZR 20、リア315/35 ZR 20のサイズのタイヤが、最適なグリップを可能にします。

デザインと装備

力強い外観と幅広い装備

高級サルーンのカテゴリーにあるスポーツカーとして、新型GTSモデルのセールスポイントは、デザインと装備の特別にスポーティな方向性にあります。パナメーラGTSとパナメーラGTS スポーツツーリスモはそれぞれが長さ5,053ミリメートル、高さ1,417ミリメートル、幅1,937ミリメートルです。短いオーバーハングの間に、2,950ミリメートルの大きなホイールベースが取られています。両モデルともに、シルクグロスブラック塗装の20インチ パナメーラ デザインホイールが標準装備されています。

黒のアクセントを持つ標準装備のスポーツデザインパッケージ

GTSモデルは他のパナメーラのバリエーションとは異なり、黒いリップスポイラーの付いた新しいスポーツデザインのフロントエプロンを正面に持ちます。標準装備のLEDヘッドライトにはポルシェ ダイナミック ライトシステム (PDLS)、4灯式デイトタイム ランニングライト、コーナリングライト、ヘッドライト ウォッシャー、および夜間のダイナミック ヘッドライト光軸調整が含まれ、これらが優れた視界を実現します。それぞれ84個の個別制御が可能な発光ダイオードを備えてた減光LEDマトリックス ヘッドライト (PDLS Plusを含む) は、オプションで入手可能です。ブラック塗装されたスポーツデザインのサイドシルはGTSモデルを視覚的に低く見せ、それにより性能への要求が強調されます。サイドウィンドウトリムは標準で光沢のあるブラック塗装、フロントドアにはGTSレタリングが配されています。黒色は、スポーツデザインのリアロアセクション、「PORSCHE」レタリングやモデル名が塗装されている場所など、リアビューにも多く使用されています。標準装備のスポーツエグゾーストシステムの両ツインテールパイプも同様に黒色です。LED技術による立体的なテールライト、統合された4灯式ブレーキライト、およびライトストリップはGTSにふさわしく減光されています。スポーツセダンの標準で電気開閉式のテールゲートには、リトラクタブル リアスポイラーがシームレスに統合されています。新型パナメーラGTSでは、ウィングが展開する際に分割され表面を獲得することができます。それにより高速域におけるリアアクスルへの接触圧が高くなります。

パナメーラは車内の高い快適性、ポルシェらしいスポーティさ、多様なバリエーションのある前衛的なデザインを結び合わせます。さらにGTSモデルには特別にスポーティなアクセントが付けられており、特別に幅広い標準装備が用意されています。メモリーパッケージを備えた18ウェイの電動アダプティブスポーツシートが、運転席と助手席に横方向からのしっかりしたサポートと同時に優れた快適性も提供します。シートセンターは、ドアのアームレスト、サンバイザー、ヘッドライナー、およびA・B・Cピラー同

様、アルカンターラ張りです。同じく標準装備には、スポーツクロノパッケージのパドルシフトおよびモードスイッチを備えたアルカンターラ張りのヒーター付き多機能スポーツステアリングホイールが含まれます。GTSのロゴはドアステップガード、タコメーター、ヘッドレストに配されています。タコメーターのダイヤルは、オプションでカーメインレッドまたはチョークに色を変えることができます。

さらにインテリアパッケージGTSを使用すれば、車内をもっと洗練させることができます。これにはカーメインレッドまたはチョークのコントラストカラーによるシートベルト、ヘッドレストの刺繍ロゴ、シートとフロアマットの装飾ステッチが含まれます。

標準でオンライン接続が可能なポルシェ アドバンストコックピット

ポルシェパナメーラ第2世代の一般的な特徴にデジタル化された表示・操作コンセプトがあり、接触感応式のパネルおよび個別に構成可能なディスプレイを備えたポルシェ アドバンストコックピットが標準装備されています。2つの7インチスクリーンがインタラクティブなコックピットを形成しています。センターコンソールの12.3インチタッチディスプレイは、オンライン ナビゲーションを含むポルシェ コミュニケーション マネージメント (PCM) の中央操作・表示エレメントとして機能します。インフォテイメントシステムは直観的な操作が可能で、個人の好みに合わせて設定することができます。あらかじめ設定されているタイル表示を用いて、お気に入りのラジオ局、ナビゲーションの目的地、よく利用する電話番号、あるいはスポーツエグゾーストシステムの作動オプションなど、お気に入りの機能を集めた「ホーム画面」を簡単かつ迅速に作成することができます。フルHDスクリーンの画面右側にあるインフォ ウィジェットを選択すると、他のPCM機能領域にアクセスすることができます。例えば画面中央のインタラクティブエリアでナビゲーションを表示させながら、同時にその右側で電話機能を使用することができます。最大6つまでの個別プロフィールを設定することも可能です。プロフィールには多数のインテリア設定に加え、照明、走行プログラム、アシスタンスシステムの好みを保存することができます。

携帯電話およびスマートフォンはコネクトプラスモジュールで接続することができます。パナメーラにはSIMカードスロット付きのLTE通信モジュールが装備されています。パナメーラには標準でSIMカードが内蔵されているため、要望に応じて標準で常時オンライン接続することができます。迅速かつ信頼のおけるナビゲーションのため、リアルタイム交通情報の利用が可能です。これは交通状況の素早い把握、およびダイナミックなルート案内を保証します。他にも多くのポルシェ コネクトサービスが利用可能です。国および車両ごとに利用可能なコネクトサービスの詳細な概要は、こちらをご覧ください：

www.porsche.com/connect。

アシスタンスシステムとコンフォートシステム

パナメーラ初のヘッドアップディスプレイ

多くの標準またはオプションのアシスタンスシステムが、新型パナメーラGTSモデルの運転を快適かつ安全なものにします。それらには交通標識認識機能を含むレーンチェンジアシストやレーンキープアシストのような実績のあるシステムに加え、運転に必要なすべての情報をフルカラーでドライバーの視野内に直接投影するヘッドアップディスプレイがあり、これはパナメーラでは初めて登場しました。その他のハイライトは、オプションのポルシェ イノドライブとナイトビジョンアシストです。後者では赤外線カメラを用いて、最大300メートル先の人間や大型動物を検知し、コックピットにカラーの警告を表示します。それぞれ84個の個別制御が可能な発光ダイオードを備えた新型のLEDマトリックス ヘッドライトが装備されていれば、予想されるドライビングコース内でロービームの視野を越えた場所にいる歩行者に短時間ライトを照射することができ、それによりドライバーはより早めに状況に対応することができます。

ドライバーの負担を軽減: ポルシェ イノドライブとトラフィックジャムアシスト

同様にはるか前方を先読みをするのが、アダプティブクルーズコントロールを含むポルシェ イノドライブです。3D高解像度ナビゲーションデータに基づいて、3 km先までの最適な加速値と減速値、ギア選択、およびコースティングフェーズを計算して適用します。その際に電子制御コパイロットがコーナー、勾配、制限速度を考慮します。レーダーとビデオセンサーが他の車両と制限速度を検出して制御プロセスに取り込みます。アシスタンスシステムの範囲はポルシェの快楽が制限される状況、つまり渋滞での運転にまで拡大されました。トラフィックジャムアシストは、検知された渋滞車列の後ろのACC制御による追従走行が電気機械式ステアリングを介していつでも簡単に打ち消すことのできるステアリングサポートに組み合わせられることで、時速60 km以下の渋滞時に統合された車両の前後と横方向のガイドによってドライバーをサポートします。

ビューを個別に構成可能なヘッドアップディスプレイ

新型GTSモデルをもって、ポルシェはオプションのヘッドアップディスプレイを全パナメーラモデルに導入しました。すでにカイエンで知られているこのシステムは、運転に必要なすべての情報をフルカラーでドライバーの視野内に直接投影します。ヘッドアップディスプレイはウインドシールド直前のインストルメントパネルに統合されており、視覚的に目立ちません。視覚的に感知されるのは、直接ドライバーの

視野内にある約2.3メートル先のディスプレイです。ヘッドアップディスプレイ自体の表示は、高さ、明るさ、回転角度を調整可能です。調整は、ポルシェ コミュニケーション マネージメント (PCM) の別のメニューから直接行います。要望に応じて、ナビゲーションシステム、アシスタンスシステム、警告通知、およびその他のイベント等の様々な情報をウインドシールドに投影することができます。表示またはディスプレイの領域は、合計6つのセクションに分かれています。

ドライバーは計4つの異なるプリセットから選択することができ、ここには事前選択に応じて運転に必要な様々な情報が表示されます。標準ビューには主にアシスタンスシステムの動作とステータスが表示されます。上部中央にはインストルメントクラスターの表示領域と同じ情報が表示されます。ディスプレイの左上には認識された現在適用される交通標識が表示されます。下部中央には実際の走行速度が示されます。ルートガイダンスが作動している場合、ディスプレイの右部分にナビゲーション情報が表示されます。スポーツクロノビューでは、ヘッドアップディスプレイの表示に詳細情報が追加されず。ディスプレイの上部中央にはタコメーターが表示されます。スポーツレスポンス機能を使用する場合には、上部右に残りの機能時間が表示されます。下部右にはシフトインジケーターがあります。ディスプレイの左部分では、ドライバーにラップタイムとラップナンバーについての情報が示されます。コンパクトディスプレイでは、表示される情報を基本的なものに限定することができます。この場合、上部には現在有効な速度とナビゲーション情報のみが表示されます。下部には実際の速度とアシスタンスシステムのステータスが表示されます。必要に応じて、ドライバーは独自のビューを作成し表示させることができます。この際、ドライバーは各表示エレメントの中から選択することができます。ユーザ定義のディスプレイの構成はPCMから行います。

またそれ以外にも、選択したプリセットとは無関係に、関連する情報が状況に応じてフェードインされます。例えば衝突の危険がある場合には、警告シンボルが大きく表示されます。あるいは電話着信時や音声操作が作動している場合にも、対応するシンボルが作動します。昼間ディスプレイと夜間ディスプレイが自動で切り替えられるため、ディスプレイが時刻に応じてより知覚しやすくなります。ドライバーはディスプレイを手動で変更することもできます。

そのタイプ初: パナメーラGTSスポーツツーリスモ

贅沢なデザイン、アダプティブ ルーフスポイラー、4+1シートコンセプト

新型パナメーラGTSは従来のようなスポーツサルーンとしてだけでなく、スポーツツーリスモとしても今回初めて登場しました。コンセプトとしてはGTSモデルも、新型スポーツツーリスモシリーズのアヴァンギャルドなデザインによる利点をすべて有します。スポーツサルーンに比べて高くなったルーフラインによって後席の乗降が容易になり、ヘッドルームも大きくなりました。開口部の大きな、標準で電動式のテールゲート、および高さわずか622mmのローディングエッジにより、ラゲッジコンパートメントが使いやすくなっています。スポーツツーリスモにコンフォートアクセスが装備されていれば、足のジェスチャーだけでテールゲートを開閉することができ、また車両は無線キーで許可されたユーザを認識します。すべてのスポーツツーリスモモデル同様、パナメーラGTSモデルには3人掛けのリアシートが標準装備されています。外側の2席が – モデルシリーズのスポーティかつ快適な要件に合わせて – シングルシートとして設計されているため、後部は2+1シート構成となります。オプションで2席の電動調整可能なリアシングルシートをオーダーすることもできます。パナメーラGTSスポーツツーリスモの収納スペースは、リアシートの上端まで積み込んだ場合、520リッターになります。リアシートの3つのバックレストは個別または一斉に格納することができます (40:20:40分割)。ロック解除はラゲッジコンパートメントから電動で行います。格納した場合、収納スペースは1,390リッターまで拡大します。

オプションで、ポルシェではパナメーラスポーツツーリスモのラゲッジコンパートメント用にラゲッジスペース マネージメントシステムを提供しています。あらゆる種類の荷物を安全に運ぶためのこの可変システムには、ローディングフロアに統合された2本の固定レール、4ヶ所のラッシングポイント、およびパーティションネットが含まれます。ラゲッジコンパートメントのロールシェードは標準装備されています。ミーティングに向かう途中でノートパソコンの急速充電が必要な場合は、ラゲッジコンパートメントにオプション装備される230V電源ソケットを使用することもできます。

ルーフスポイラーが最大50 kgのダウンフォースを追加

パナメーラスポーツツーリスモのセグメントにおけるユニークな点に、標準装備のルーフスポイラーがあります。ルーフスポイラーの設定角度が走行条件および選択した走行モードに応じて3段階にセットされ、リアアクスルに最大50 kgのダウンフォースが追加されます。ポルシェ アクティブエアロダイナミック

ス (PAA) のシステムコンポーネントであるエアガイドは、時速170 km以下の場合には格納され、マイナス7度の角度で後方に下がるルーフラインに合わせられます。時速170 kmを超えるとルーフスポイラーは自動的にパフォーマンスポジションに移動し、プラス1度の設定角度で走行安定性と横方向のダイナミクスを向上させます。スポーツおよびスポーツプラスの走行モードでは、すでに時速90 kmを超えた時点でルーフスポイラーがパフォーマンスポジションに移動します。PAAの積極的なサポートにより、オプションのパノラミックスライディングルーフが開かれた場合には、ルーフスポイラーの設定角度が時速90 km以上でプラス26度に調整されます。それにより乱気流が抑えられ、ノイズが低減します。