



PORSCHE



Panamera GTS 和 Panamera GTS Sport Turismo

新闻包

目录

燃油和排放	3
亮点	
纯粹的性能车型, 运动型配置, 出色的日常实用性	4
简述	
两款全新的 GTS 车型: Panamera 系列突出运动范的新生力量	5
发动机和性能	
双涡轮增压八缸发动机兼具动态行驶性能、燃油经济性和澎湃的激情	7
底盘和底盘子系统	
高性能与舒适性之间的平衡体现出 GTS 车型的独有风格	11
外观和配置	
威猛有力的整体造型和丰富的配置	14
驾驶辅助和舒适系统	
Panamera 车系首次配备平视显示器	16
在同级别车型中开创先河: Panamera GTS Sport Turismo	
张扬的外观设计、自适应式车顶扰流板和 4+1 座椅布局	18

燃油和排放

Panamera GTS: 市内油耗 14.2 l/100 km, 市外 8.1 l/100 km,
综合 10.3 l/100 km; 二氧化碳排放量 235 g/km

Panamera GTS Sport Turismo: 市内油耗 14.8 l/100 km,
市外 8.1 l/100 km, 综合 10.6 l/100 km; 二氧化碳排放量 242 g/km

使用新的 WLTP 测量方法确定油耗值和二氧化碳排放量。可暂时指定由此得出的 NEDC 值。这些值与根据先前的 NEDC 测量方法确定的值不相同。

有关新乘用车的官方燃油消耗和官方特定二氧化碳排放的更多信息, 请参阅“关于新乘用车的燃油消耗, 二氧化碳排放和电力消耗的指南”, 该指南可在所有销售点和 DAT 免费提供。

亮点

纯粹的性能车型, 运动型配置, 出色的日常实用性

运动型跨界车型

最大马力 338 kW (460 HP) 的 Panamera GTS 系列是介于 Panamera S (440 HP) 和 Panamera Turbo (550 HP) 之间、强调运动性能的跨界车型。

令人心动的驾驶体验

经过改进、动力强劲的 4.0 升 V8 双涡轮增压发动机结合标配的运动型排气系统, 打造出令人激情澎湃的轰鸣声和极致的驾驶体验。

特别适合赛道行驶

得益于三腔室空气悬架系统、运动型底盘 (-10 mm) 和大尺寸刹车盘 (前轮 390 mm, 后轮 365 mm), 具有优异的纵向和横向动态性能。

动感十足的整体造型

采用黑色设计元素的运动外观套件、新设计的 20 寸轮辋以及车内的 Alcantara 面料和铝合金饰板使整车造型极具动感。

舒适宜人的车内氛围

标配 18 向自适应运动型座椅、可加热的运动型多功能方向盘、包括了 Alcantara 套件的真皮组件和 Sport Chrono 套件。

车型定位

保时捷推出 GTS 车型, 从而将 Panamera 系列的舒适和驾驶辅助系统增添了一个可以多样化配置的平视显示器。

大尺寸尾门

得益于硕大的尾门、更大的载物空间以及 4+1 的座椅布局, 首款 Panamera GTS Sport Turismo 既有犀利的运动风范, 又兼具出色的日常使用性。

简述

两款全新的 GTS 车型:Panamera 系列突出运动范的新生力量

保时捷又为 Panamera 系列增添了两款运动型车型:强劲有力的 4.0 升 V8 双涡轮增压发动机 (338 kW/460 HP)、突出动态性能的底盘子系统 (包括了三腔室空气悬架系统) 以及特殊的外观和配置特征, Panamera GTS 和 Panamera GTS Sport Turismo 将这些组合成独一无二的高性能车型配置。体现出 GTS 车型典型特征的出厂标配就已经非常丰富:主要是标配带有黑色外部组件的运动外观套件以及车内大面积地采用 Alcantara 面料。除此之外, 保时捷还将 Panamera 全车系的舒适和驾驶辅助系统增添了一款可以多样化配置的平视显示器。

这两款 Panamera GTS 全新车型搭载一台最大功率 338 kW (460 HP)、最大扭矩 620 Nm 的 4.0 升 V8 发动机, 再结合标配的运动型排气系统, 打造出令人激情澎湃的轰鸣声和极致的驾驶体验。这款双涡轮增压发动机配备了奥托微粒过滤器, 比前代产品的马力和扭矩分别增加了 15 kW (20 HP) 和 100 Nm, 再结合标配的 Sport Chrono 套件, 使 Panamera GTS 和 Panamera GTS Sport Turismo 只需 4.1 秒就可以从静止加速到 100 km/h。最大车速则分别为 292 和 289 km/h。通过 PDK 8 速双离合变速箱, 无需中断牵引力就将动力传输给保时捷牵引力控制管理系统 (PTM)。与优异的行驶性能相比, 只有 10.3 l/100 km 的油耗则显得非常有节制 (Sport Turismo: 10.6 l/100 km) (见脚注); 二氧化碳排放量则为 235 g/km (Sport Turismo: 242 g/km)。

与 Panamera GTS 系列车型注重运动性的特质相符, 各个底盘子系统设计得突出动态行驶性能。标配自适应三腔室空气悬架, 可以灵活地调节弹性系数和扩大其变化范围。这两款 GTS 车型的运动型底盘比之前一代又降低了 10 mm, 所配备的保时捷主动悬架管理系统 (PASM) 作了特别的调校, 使运动风格更加鲜明。最终打造出优异的横向动态性能。大尺寸的刹车盘 (前轮直径 390 mm, 后轮 365 mm) 有助于提高纵向动态性能。

与前代车型相比, 这两款全新 Panamera GTS 车型的标配得到了明显升级。运动外观套件全新设计了纯黑色的车头和车尾下部饰条, 再加上其他暗色调的装饰条, 使整车造型极具运动气息。这两款 GTS 车型标配采用 Panamera 专属设计造型的 20 寸轻金属轮辋。内饰则广泛采用了黑色的 Alcantara 面料和阳极氧化的铝合金饰板。标配还包括了可加热的、并且带有换挡拨片

和 Alcantara 方向盘套的运动型多功能方向盘, 以及可实现很多数字服务的 Connect Plus 模块。借助于选配的 GTS 内饰套件, 多种不同的设计元素可以更具个性化风格, 例如发动机转速表、朱红或者粉白对比色的缝线和“GTS”标志。

这两款 GTS 车型都体现出第二代 Panamera 的所有创新成果。其中就包括数字化的保时捷先进驾驶舱 (Porsche Advanced Cockpit)、具有车距控制功能的保时捷 InnoDrive 创新巡航系统以及选配的后桥转向系统。首次在 Panamera 全系列中配备的平视显示器是这两款 GTS 车型的一大亮点。该显示器可进行个性化配置, 并将所有重要的行车信息以全彩色的形式直接投影到驾驶员的视野范围内。

在保时捷的传统中, GTS 是 Gran Turismo Sport 的缩写: 早在 1963 年, 保时捷 904 Carrera GTS 就作为可以上路行驶的超级跑车将赛车技术应用于民用车型。1980 和 1990 年代上市的保时捷 924 GTS 和 928 GTS 也遵循这个设计原则, 并将其发扬光大。2007 年, 第一台保时捷 Cayenne GTS 获得了重生。接着是 2011 年第一代 Panamera GTS 问世, 当时只有运动型轿车一个版本。新一代的 Panamera GTS 首次推出了 Sport Turismo 车型: 作为 2017 年才上市的 GTS 系列车型的全新之作, 硕大的尾门、低矮的行李厢地板高度、更大的行李厢空间和 4+1 的座椅配置使这款车型除了出色的行驶性能之外, 也能够满足日常使用的高要求。

发动机和性能

双涡轮增压八缸发动机兼具动态行驶性能、燃油经济性和澎湃的激情

全新 Panamera GTS 和 Panamera GTS Sport Turismo 搭载了与 Panamera Turbo 系列车型一样的 V8 双涡轮增压发动机。在研发这款发动机时,保时捷的工程师将尽可能好的燃油经济性和优异的行驶性能视为最主要的目标。新一代 Panamera GTS 车型的这款 4.0 升发动机在 6,000 - 6,500 rpm 的转速区间发挥出 338 kW (460 HP) 的最大功率,从而马力超过上代车型的 4.8 升 V8 发动机 20 HP。最大扭矩可达 620 Nm,比上代车型增加了 100 Nm,出现在 1,800 - 4,500 rpm 的转速区间。得益于标配的 Sport Chrono 套件,这款全新的八缸发动机使 Panamera GTS 和 Panamera GTS Sport Turismo 在 4.1 秒内就从静止加速到 100 km/h。Limousine 只需 15.4 秒就可以完成从零到 200 km/h 的加速, Panamera GTS Sport Turismo 则需要 15.6 秒。最大车速则分别为 292 和 289 km/h (Sport Turismo)。与优异的行驶性能相比,只有 10.3 l/100 km 的油耗则显得非常有节制 (Sport Turismo: 10.6 l/100 km) (见脚注);二氧化碳排放量则为 235 g/km (Sport Turismo: 242 g/km)。

由于随着新的欧盟废气排放标准在欧盟和其他适用国家的推行,对颗粒物排放规定了更严格的极限值,因此从 Panamera GTS 车型上市和新的车型年开始,在上述国家的所有 Panamera 车型都将配备奥托微粒滤清器。它们已经符合排放标准欧 6 d-Temp (EU6 BG) 和中国 C6b。这种封闭式的陶瓷制滤清器的结构类似于柴油发动机的颗粒滤清器,但是根据汽油发动机的要求做了调整。废气穿过交替闭合的管道,从而肯定流经颗粒滤清器的侧壁。通过一个自动进行的再生过程,颗粒沉淀物燃烧殆尽。

在结构上看,这款八缸发动机是一个曲柄夹角 90 度的纵列 V 型发动机。4 个分别可调 50 度的进气和排气凸轮轴由链条传动。这款四气门发动机的最大转速为 6,8000 rpm,排量则为 3,996 cm³。V8 双涡轮增压汽油直喷发动机最主要的技术特征是全新的中央涡轮布局、置于 V 形气缸列内侧的涡轮增压器、排列在燃烧室中央的喷油器、足以应付赛道工况的燃油循环回路、几乎无磨损的气缸镜面涂层和气缸关闭系统。

标配带有黑色双排气管的运动型排气系统,再加上发动机和排气阀控制系统之间特殊调校的匹配度,这款 V8 发动机能够营造出特别高亢摄人的排气声浪。

中央涡轮布局使发动机在低转速时也能迸发出高扭矩

全新一代帕拉美拉 GTS 车型的 V8 发动机除了很高的转速和功率之外,还具有非常好的敏捷性。同时,这款八缸发动机在转速较低时就能达到最大扭矩。这种动力特性很大一部分要归功于采用中央涡轮布局的双涡轮增压器。这种设计精妙的双涡轮增压器向 V8 发动机的燃烧室输送经过压缩的空气。两个旋转方向相反的涡轮使发动机在很低的转速下就可以发挥出极高的扭矩。涡轮增压器的最大增加压力为 0.8 bar。对于每个涡轮增压器,都有一个由废气驱动的压缩机将吸入空气压缩。为了使发动机的响应性能达到最佳,这种流程气体的导管设计为双支路;从外界进入后流过布置在 V8 发动机左右两侧的增压空气冷却器,之后分别通过一个节流阀进入左侧和右侧的气缸列。增压空气冷却器确保被压缩机加热的流程气体的温度重新明显降低。从而提高了流程气体的密度,也就提高了气缸内氧气的含量,最终提升了燃油经济性。

喷油器定位于燃烧室中央

所有 Panamera 车型所搭载发动机的共同特征是喷油器及其高压喷油嘴定位于燃烧室中央。全新 Panamera GTS 车型的 V8 发动机使用了具有 7 个喷油孔的喷油嘴;各个方向精准的射流确保最佳的燃烧效果,从而降低污染排放,提高工作效率。并且是在发动机的任何运行阶段:保时捷利用这些喷油器,针对发动机启动、催化转换器升温、发动机热机阶段和处于运行温度的发动机实现特定的喷射策略。每个气缸列使用了一个高压泵;最大喷射压力为 250 bar。

利用布置在 V 形气缸列内侧的催化转换器的废气处理

V8 发动机具有一个双支路的排气装置,后者带有前置催化转换器和主催化转换器以及前置和后置消声器。根据中央涡轮布局,这款发动机在结构上的特征是发动机旁的催化转换器置于 V 形气缸列内侧;通过这种配置,废气净化装置特别快地就能达到其最佳的运行温度。除此之外,通过打开涡轮增压器废气门加快了在起步阶段的催化转换器升温。

气缸镜面的铁合金涂层降低了磨损和油耗量

V8 发动机的一大亮点就是在铸铝缸体的气缸镜面上的铁合金涂层。这个涂层显著降低了内部摩擦、磨损(即使在燃油质量很差时)以及油耗量。在生产过程中,利用大气等离子喷涂工艺在气缸表面涂敷一层特别耐负荷和低摩擦的铁合金涂层。厚度只有 150 μm 。通过这种铁合金涂

层,几乎完全消除了活塞环往复运动的转向点所产生的镜面磨损。与这种新型合金涂层相匹配,活塞采用铸造工艺制成,质量轻盈。活塞环上具有氮化铬涂层,与铁合金涂层相得益彰。所有这些措施的共同作用下,油耗量比前代车型最多可以降低 50%。

即使在赛道工况时也能安全地供应机油

每辆保时捷都必须可以经受赛道工况的考验。全新 Panamera GTS 车型信心十足地面对这个挑战——尤其是因为采用了创新的机油循环回路。其结构上的布局就已经补偿了超大的横向和纵向加速度。特殊之处在于,机油回路分为动力总成和气缸盖的机油供应管路。机油回路的供油截面是根据具体需要为机油循环回路中的相应组件量身定制的。在发动机启动时,这对缩短机油压力建立时间有积极的影响。通过一个机油泵中的止回阀帮助快速地建立机油压力;该阀门确保在 V 形气缸列内侧较大的机油量不会流回油底壳,从而使发动机空转。机油压力本身是通过一个全可变的叶片式机油泵建立的,通过一个阀门根据特性曲线特定地予以调节。一个机油压力限制器集成在这个调节阀中,当发动机启动时和外界温度较低时自动被激活。此外,一个布置在 V 形气缸列内侧正中央的电动开关阀根据具体需要调节对于活塞冷却至关重要的、受特性曲线控制的活塞喷嘴。通过这个控制减小了发动机机油搅动损失,并调节机油循环量。即使在纽伯格林北圈赛道,也可以以较高的纵向和横向加速度纵情驰骋。

标配:带有运动响应按钮的 Sport Chrono 套件

完美地与赛道工况相匹配,全新 Panamera GTS 车型标配了 Sport Chrono 套件,后者包括了 Launch Control 起步控制系统和多功能方向盘上带有运动响应按钮 (Sport Response Button) 的驾驶模式选择开关。驾驶模式选择开关是在方向盘上的一个位置符合人机工效的旋转开关,使驾驶者可以直接选择四种不同的驾驶模式 (Normal、Sport、Sport Plus 和 Individual)。Sport Plus 模式是赛道工况的理想选择。此时,为了达到尽可能好的响应特性和最大的加速度,最佳地使整个传动系预紧。除此之外,主动式的底盘组件,例如三腔室空气悬架、保时捷主动悬架管理系统 (PASM) 以及选配的运动版保时捷动态底盘控制系统 (PDCC Sport)、加强版保时捷扭矩矢量管理系统 (PTV Plus) 和后桥转向系统使整车在这个运动性更强的驾驶模式下发挥出极致的性能。运动反应按钮位于驾驶模式选择开关的中央。只需按一下这个按钮,就可以使 Panamera 持续 20 秒输出最大功率。在这种情况下,发动机的响应特性特别直接和粗暴;此外,PDK 变速箱切换到比在 Sport Plus 模式时更加动态的换挡曲线,直接降挡到 3,000 - 6,000 rpm 的转速区间 (除了在满负荷下按下这个按钮时)。换挡时机变得非常滞后。

保时捷 8 挡 PDK 双离合变速箱使整车具有优异的行驶舒适性和出色的敏捷性

和所有 Panamera 车型一样,全新一代 GTS 也搭载了 8 挡双离合变速箱。这款 8 挡 PDK 双离合变速箱使传动比的变化范围达到最佳,并且在确保优异的行驶舒适性和出色的敏捷性的同时降低了油耗,因为 7 挡和 8 挡设计为降低发动机转速的 Overdrive 超比挡。在 6 挡达到最大车速。Panamera 的 8 挡 PDK 双离合变速箱无需中断牵引力就可以换挡,因为下一个挡位就好像已经处于待命状态,等待在几分之一秒后挂入。因此,PDK 双离合变速箱兼具运动性和舒适性的换挡特性完美地匹配全新 Panamera GTS 车型强调动态行驶性能的基本设计思路。

主动式四轮驱动系统带有电动调节的膜片式离合器

Panamera GTS 和 Panamera GTS Sport Turismo 通过保时捷牵引力控制管理系统 (PTM) 将动力传递到路面,后者的核心是一个主动式四轮驱动系统,带有电动调节的、受特性曲线控制的膜片式离合器。与当时的行驶状况相协调,膜片式离合器将发动机的动力始终以最佳的比例分配给前后桥。为此,PTM 系统的传感器持续地监视车轮转速、车身的纵向和横向加速度以及转向角。无论是在干燥路面还是湿滑和冰雪路面上,PTM 系统都能使车辆尽可能发挥出行驶性能。

底盘和底盘子系统

高性能与舒适性之间的平衡体现出 GTS 车型的独有风格

与 Panamera 的整体设计方案类似,全新一代 GTS 的底盘将豪华轿车的行驶舒适性与超级跑车的高性能集于一身,但是设计上体现出 GTS 车型典型的、注重动态行驶性能的特征。也应用于其他 Panamera 车型、已经为人熟知的自适应空气悬架在全新 GTS 上是标配。凭借其三腔室技术,这种空气悬架可以非常灵活地调节弹性系数和扩大其变化范围。这两款 GTS 车型的运动型底盘又降低了 10 mm,所配备的保时捷主动悬架管理系统 (PASM) 作了特别的调校,使运动风格更加鲜明。最终打造出优异的横向动态性能。

大尺寸的刹车盘又有助于提高纵向动态性能。此外,集成的保时捷 4D 底盘控制系统实时地分析所有底盘子系统并使其同步,从而优化了行驶性能。全新 Panamera GTS 车型的动态行驶性能还可以通过选装配置得到进一步优化,例如起到侧倾稳定作用、包括了加强版保时捷扭矩矢量管理系统 (PTV Plus) 的运动版保时捷动态底盘控制系统 (PDCC Sport)、保时捷陶瓷复合制动系统 (PCCB) 和后桥转向系统。

出厂时就配备采用三腔室技术的自适应空气悬架

Panamera GTS 和 Panamera GTS Sport Turismo 标配自适应三腔室空气悬架。尤其是鉴于所实现的行驶舒适性,自适应空气悬架为业界树立了标杆。该系统的每个减振支柱具有三个可开关的空气腔室,从而使弹性系数的变化范围很大。这样就可以将底盘设置为较低的基本弹性系数,从而侧重行驶舒适性,因为只要有必要的话,可以用电子方式在几分之一秒内调节弹性系数,也就是在加速和减速或者为了减少车身侧倾时。

运动型调校:保时捷主动悬架管理系统 (PASM)

标配的保时捷主动悬架管理系统 (PASM) 是一种电动调节减震器。该系统对路面状况和驾驶方式作出反应,据此持续地调节每个车轮的阻尼系数。全新 Panamera GTS 车型配备的减震器采用了特别的、更强调运动性的调校,以满足对高性能的要求,提高横向动态性能。基本上有三种驾驶模式可供选择:“Normal”、“Sport”或“Sport Plus”。PASM 系统的工作原理是:当车辆在猛烈加速和制动、快速过弯或者在不平整路面上行驶时,传感器探测所出现的车身和车轮运动。PASM 系统将所测定的数据发送给保时捷 4D 底盘控制系统。指令中心计算出当前的行驶

状态,视所选择的驾驶模式而定调节 PASM 系统的减震器特性曲线以及自适应空气悬架的弹性系数。当然,得益于 4D 底盘控制系统,其他选配的底盘电子系统的调节参数也在其相互作用方面作了调校,从而在最大程度上提高行驶性能。

配备 48 伏电源:用于主动稳定车身侧倾、包括了加强版保时捷扭矩矢量管理系统 (PTV Plus) 的运动版保时捷动态底盘控制系统 (PDCC Sport)

选配的侧倾稳定装置,即运动版保时捷动态底盘控制系统 (PDCC Sport) 带有 48 伏电源,通过将电动稳定杆纳入控制范围优化了动态行驶性能。该系统的调节速度比采用液压执行器的同类系统快得多,并提高了稳定杆的刚性,从而可以将车身的侧倾降低到最小程度。保时捷将 Panamera 车系采用的运动版保时捷动态底盘控制系统 (PDCC Sport) 与加强版保时捷扭矩矢量管理系统 (PTV Plus) 组合在一起。电子控制的后桥差速锁确保在两个后轮之间可变地分配驱动扭矩,对各个车轮选择性的制动干预在后桥产生一个额外的转向力矩。这就使整车的转向特性更加灵活敏捷。另一方面,PTV Plus 系统在车辆出弯加速时有针对性地锁止差速器,从而明显提高了牵引力。

后桥转向系统提高了横向动态性能和纵向稳定性

根据用户愿望,全新 Panamera GTS 车型可以配备后桥转向系统。在车速不超过 50 km/h 的低速行驶时,后轮朝着与前轮相反的方向最大偏转 2.8°,具体幅度可以随着车速变化。人们称之为仿佛缩短了轮距。优点是提高了在过弯时的动态转向特性、车辆更容易掉头并且可以停入非常狭小的停车位。如果车速较高,后轮又可以根据车速与前桥同样方向地偏转。这样就仿佛加大了轮距,从而进一步提高了行驶稳定性,例如在高速公路上变换车道时。此外,使用后桥转向系统可以减小前桥的转向传动比,从而带来更加运动的转向感。这样,后桥转向系统就从根本上提高了主动安全性、动态行驶性能以及舒适性。

集成的保时捷 4D 底盘控制系统

保时捷 4D 底盘控制系统是一个集中联网的调节系统。该系统集中地从所有三个维度分析当前的行驶状况(纵向、横向和垂直动力学),由此计算出关于行驶状态的最佳信息,并将这些信息统一地和实时地提供给所有底盘子系统——成为底盘控制的第四个维度。由此,这些系统就能一致地对将要面临的行驶状况做出应对。例如:在动态地转入一个弯道时,电动调节减震器的保时捷主动悬架管理系统 (PASM)、自适应空气悬架、后桥转向系统、加强版保时捷扭矩矢量管

理系统 (PTV Plus) 与运动版保时捷动态底盘控制系统 (PDCC Sport) 联合起来, 确保有助力的转向特性、较高的行驶敏捷性和稳定性。保时捷 4D 底盘控制系统在转入弯道时就已经向这些底盘子系统发送一个脉冲。通过这种方式, 这些系统提前作出响应, 从而在最大程度上提高了转弯性能。

大尺寸的刹车盘确保一流的制动性能

标配的制动系统由 6 活塞固定式前轮制动钳和 4 活塞固定式后轮制动钳组成, 其硕大的尺寸彰显全新 Panamera GTS 车型的高性能。灰口铸铁刹车盘搭配红色的制动钳, 使整车具有一流的制动性能。前桥的通风式刹车盘尺寸为 390 x 38, 后桥的则为 365 x 28。根据用户愿望, 这两款 Panamera GTS 车型也可以选配久经赛道考验的陶瓷刹车盘——保时捷陶瓷复合制动系统 (PCCB)。

而且两款 GTS 都标配黑色涂装、采用 Panamera 专属设计造型的 20 寸轮辋。275/40 ZR 20 的前轮和 315/35 ZR 20 的后轮确保最佳的抓地力。

外观和配置

威猛有力的整体造型和丰富的配置

作为豪华轿车中的超级跑车,全新 Panamera GTS 凭借在外观和配置上突出运动性的设计风格彰显自身的独特气质。Panamera GTS 和 Panamera GTS Sport Turismo 的车身长度 5,053 mm,高度 1,417 mm,宽度 1,937 mm。车身前后悬较短,硕大的轮距达到 2,950 mm。这两款 GTS 车型标配黑色涂装的、采用 Panamera 专属设计造型的 20 寸轻金属轮辋。

标配带有黑色外部组件的运动外观套件

在车头,彰显 GTS 与 Panamera 其他版本车型不同的是新款运动外观套件的前围装饰板和黑色的扰流板唇边。标配包括了保时捷动态照明系统 (PDLS) 的 LED 前大灯、四点式日间行车灯、转向灯、大灯清洁装置和动态照程调节装置,在夜间也为驾驶者提供良好的视野。可以选配熏黑处理的两个 LED 矩阵式前大灯,其包括了保时捷动态照明系统增强版 (PDLS Plus),分别带有 84 个可以单独控制的 LED 灯珠。运动外观套件的黑色涂装侧围板使这两款 GTS 车型看起来车身更加低矮,从而彰显高性能车型的独特魅力。车窗饰条在出厂时就采用黑色高亮涂装,前门上还带有 GTS 标志。黑色也是车尾的主色调,运动外观套件的车尾下部饰条、“PORSCHE”标志和车型名称都相应地采用了黑色涂装。标配的运动型排气系统的双边双排气管同样是黑色。具有三维立体感的 LED 尾灯集成了四点式制动灯和水平灯条,依照 GTS 车型的典型风格作了熏黑处理。可伸缩的后扰流板无缝集成到运动型轿车的标配电动开闭尾门中。如果是全新一代 Panamera GTS,尾翼在伸出时分开,从而获得表面。这额外增加了后轴在更高速度下的接触压力。

Panamera 的车内空间设计哲学就是将优异的舒适性、保时捷典型的运动性能、极具前卫感的造型设计和丰富的多变性结合起来。除此之外,这两款 GTS 车型特别突出了运动风格,提供非常丰富的标准配置。电动调节的 18 向自适应运动型座椅具有记忆功能,为驾驶者和副驾驶者提供良好的侧向支撑和较高的舒适性。座椅中间通道、车门扶手、遮阳帘、车顶以及 A 柱、B 柱和 C 柱都包覆了 Alcantara 面料。同样标配的还有可加热的多功能运动型方向盘,其带有 Alcantara 方向盘套、换挡拨片以及 Sport Chrono 套件的驾驶模式选择开关。“GTS”标志出现在迎宾踏板、转速表和头枕上。转速表的数字盘也可以选配为朱红或者粉白色。

利用内饰套件,用户可以进一步提升 GTS 车内空间的奢华质感。这包括了安全带、编织在头枕上的“GTS”标志以及座椅和脚垫上采用朱红或者粉白对比色的缝线。

标配联网功能的保时捷先进驾驶舱

第二代保时捷 Panamera 系列车型的一个主要特征是数字化的显示和操作元件:标配的保时捷先进驾驶舱系统 (Porsche Advanced Cockpit) 带有触控板和可以个性化配置的显示屏。两个 7 寸显示屏使驾驶舱实现了交互控制。位于前排中央扶手的一个 12.3 寸触控屏是保时捷通讯管理系统 (PCM) 核心的操作和显示元件,并且具有在线导航功能。驾驶者可以轻松直观地操作信息娱乐系统,并根据个人喜好进行调整。利用预先设置的磁贴,用户可以非常方便和快速地将自己偏好的功能组合成一个主屏幕:例如最喜欢的收音机台、导航目的地、电话号码收藏夹或者激活运动型排气系统。在全高清屏幕的右侧可以选择一个信息控件,从而访问 PCM 系统的其他功能区。这样就可以例如在屏幕中间的交互区显示导航信息,用户同时还可以在屏幕右边使用电话功能。也可以最多配置出六个不同的个性化配置文件。除了很多内饰设置之外,每个配置文件还包含了用户对灯光、驾驶模式以及驾驶辅助系统的设定。

通过 Connect Plus 模块可以连接移动电话和智能电话。Panamera 都配备了带有 SIM 读卡器的 LTE 电话模块。从而通过内置的 SIM 卡标配了上网功能。实时的交通信息可帮助快速和可靠的导航。这使驾驶者可以快速地了解交通情况,动态地调整行驶路线。除此之外,还有很多其他的保时捷互联网服务可供使用。关于每个国家和每种车型可用的互联网服务的详细情况请参见 www.porsche.com/connect。

驾驶辅助和舒适系统

Panamera 车系首次配备平视显示器

很多标配或者选配的驾驶辅助系统使全新 Panamera GTS 车型的驾驭既轻松又安全。其中除了一些已经得到证明的系统,例如换道辅助系统和可以识别交通标志的车道保持辅助系统之外,还包括了首次应用于 Panamera 车系的平视显示器,其作用是将所有重要的行车信息以全彩色的形式直接投影在驾驶者的视野范围内。其他的技术亮点还有选配的保时捷 InnoDrive 创新巡航系统和夜视辅助系统。后者使用一个热成像摄像头识别最远 300 米外的人和大型动物,并在驾驶舱中显示为彩色的警告提示。两个新型 LED 矩阵式前大灯分别有 84 个可单独控制的 LED 灯珠,如果有人在近光灯照亮范围前面很远的地方位于系统计算出的行驶路线上,则大灯短暂地亮起,从而使驾驶者可以更早地作出反应。

减轻驾驶者的负担:保时捷 InnoDrive 创新巡航系统和交通拥堵辅助系统

具有车距控制功能的保时捷 InnoDrive 创新巡航系统同样极具前瞻性:根据三维的高分辨率导航数据,针对接下来将要行驶的三公里里程计算出最佳的加速度和减速度,以及档位选择和滑行设定,并予以激活。此时,电子驾驶辅助系统自动考虑到了弯道、坡道和允许的车速。道路中其他车辆的情况和当前的限速信息由雷达和视频传感器采集,也纳入该系统的控制范围内。此外,在交通拥堵时即使驾驶着保时捷也无法充分享受驾驶乐趣,针对这种情况再度扩展了驾驶辅助系统的功能范围:交通拥堵辅助系统通过内置的车身纵向和横向控制机制在车速不超过 60 km/h 的交通拥堵情况向驾驶者提供支持,也就是在 ACC 自适应巡航系统的控制下跟在系统识别到的车辆长龙后面行驶,并且通过电动助力转向系统方便车辆转向,驾驶者随时可以轻松地接管转向操作。

视图可以个性化配置的平视显示器

随着新一代 GTS 车型的上市,保时捷为所有的 Panamera 车型选配了平视显示器。这个系统已经应用于卡宴而为人所熟知,以全彩色的形式将所有重要的行车信息直接投影在驾驶者的视野范围内。平视显示器不显眼地集成在仪表盘上,就在挡风玻璃前面不远处。从视觉效果上,显示的信息就仿佛在车辆前方 2.3 米处,正处于驾驶者的视野范围内。平视显示器所显示信息的

高度、亮度和旋转角度都可以调节。调节直接通过保时捷通讯管理系统 (PCM) 中的一个单独的菜单进行。根据用户的愿望, 可以将各种不同的信息, 例如来自导航系统的信息、来自驾驶辅助系统的信息、警告提示以及其他事件投影到挡风玻璃上。此时, 显示范围总共分为六个分区。

驾驶者可以从总共四个不同的预设选项中选择一个, 也就是视预选而定显示各种不同的行车信息: 标准视图主要显示各个驾驶辅助系统是否工作和当前状态。在显示区上部的中间, 所显示的信息与组合仪表盘中的完全一样。在显示区的左上方, 显示识别到的和当前有效的交通标志。在显示区下部的中间, 显示当前实际的车速。如果启动了导航功能, 在显示区右部就显示导航信息。如果选配了 Sport Chrono 组件, 则平视显示器的显示区还补充了其他信息。在显示区下部的中央, 显示转速表。如果正在使用运动响应 (Sport Response) 功能, 则在显示区右上方显示该功能还将起作用多少时间。右下部则显示一个档位表。左部则向驾驶员显示当前圈速和已行驶圈数。这种紧凑的显示方式将需要呈现的信息减少到最低限度。因此, 在上部只显示当前允许的车速以及导航信息。在下部显示实际的车速以及驾驶辅助系统的状态。必要时, 驾驶者也可以创建和显示个性化的视图。为此, 驾驶者可以从各个显示选项中作出选择。通过保时捷通讯管理系统 (PCM) 配置由用户决定的显示内容。

除此之外, 不受所选择的预选项的影响, 可以根据道路状况显示相关信息。例如, 在将要发生碰撞的情况下显示一个巨大的警告符号。即使在接到电话或者激活了语音控制系统的情况下, 也会激活相应的符号。此外, 在日间和夜间显示方式之间自动切换, 有助于视时间不同让驾驶者更容易地看到显示信息。作为备选方案, 驾驶者也可以手动切换显示信息。

在同级别车型中开创先河:Panamera GTS Sport Turismo

张扬的外观设计、自适应式车顶扰流板和 4+1 座椅布局

全新一代 Panamera GTS 不仅像以往一样提供运动型轿车版本,还首次推出了 Sport Turismo 版本。在设计风格上,这款 GTS 车型具有新一代 Sport Turismo 系列车型源自于极具前卫感的外观设计的所有优点。与运动型轿车相比更高的车顶线条方便后排乘客上下车,并创造出更大的后排头部空间。标配的电动尾门开口很大,行李厢底板行李厢离地高度只有 622 mm,这些都提高了行李厢空间的实用性。如果 Sport Turismo 配备了舒适进入系统,则只需用脚在车尾下方晃一下,就可以打开或者关闭尾门;车辆可以通过遥控钥匙识别有权限的用户。和所有 Sport Turismo 车型一样, Panamera GTS Sport Turismo 标配三座后排座椅。为了满足该系列车型突出运动性又注重舒适性的要求,后排左右两侧的座椅设计成独立座椅,因此形成 2+1 的座椅布局。后排也可以选配两个电动调节的独立座椅。如果从后排座椅的上沿算起, Panamera GTS Sport Turismo 的储物空间可达 520 升。三个后排座椅的靠背可以单独地或者共同地折叠(比例 40:20:40);也可以从行李厢将其电动解锁。在这种情况下,载物空间就增大到最大 1,390 升。

保时捷为 Panamera Sport Turismo 选配了载物空间管理系统。这个灵活多变的系统可使该车型安全地运输任何类型的物品,包括了两个集成在行李厢底板上的固定导轨、四个挂钩和一个行李厢分隔网。车内标配一个柔性的行李厢卷帘。如果想在行驶途中快速地将笔记本电脑充电,可以在行李厢内选配一个 230 伏电源插座。

车顶扰流板将驱动力增大最多 50 公斤

在同级别车型中, Panamera Sport Turismo 独一无二地标配了车顶扰流板。其倾斜角度根据行驶状况和所选择的驾驶模式分为三级可调,额外产生最大 50 公斤的驱动力作用于后桥。作为保时捷主动式空气动力学系统(PAA)的组成部分,这个引导气流的组件在车速不超过 170 km/h 时保持伸出状态,以低于水平面 7°的倾斜角度与向后延伸并逐渐降低的车顶曲线相得益彰。当车速超过 170 km/h 时,车顶扰流板自动移动到高性能位置,随着倾斜角度变为高于水平面 +1°,提高行驶稳定性和横向动态性能。在运动和运动 Plus 驾驶模式下,车速一旦超过 90 km/h,车顶扰流板就翻转到这个位置。只要打开了选配的全景玻璃天窗,当车速超过 90 km/h 时主动式空气动力学系统就将车顶扰流板的倾斜角度调节到高于水平面 26°,主动为行驶提供支持。从而抵消了涡流,相应地降低了行驶噪音。