



PORSCHE



Panamera GTS e Panamera GTS Sport Turismo

Comunicato stampa

Contenido

Consumi ed emissioni	3
Punti salienti	
Performance pura, dotazioni sportive, comfort elevato nell'uso quotidiano	4
Versione breve	
Due nuovi modelli GTS: la nuova generazione sportiva della gamma Panamera	6
Motore e prestazioni	
Il motore biturbo a otto cilindri offre dinamicità, efficienza ed emozionalità	8
Telaio e sistemi per la dinamica di guida	
Equilibrio tra performance e comfort progettato specificamente per i modelli GTS	13
Design ed equipaggiamento	
Look potente ed equipaggiamento completo	17
Sistemi di assistenza e comfort	
Primo head-up display in una Panamera	20
La prima del suo genere: Panamera GTS Sport Turismo	
Design stravagante, spoiler sul tetto adattivo e concept dei sedili 4+1	23

Consumi ed emissioni

Panamera GTS: consumo urbano 14,2 l/100 km, extraurbano 8,1 l/100 km, combinato 10,3 l/100 km; emissioni CO₂ 235 g/km

Panamera GTS Sport Turismo: consumo urbano 14,8 l/100 km, extraurbano 8,1 l/100 km, combinato 10,6 l/100 km; emissioni CO₂ 242 g/km

I valori di consumo ed emissioni di CO₂ sono stati determinati secondo la nuova procedura di test dei consumi e dei gas di scarico WLTP. Al momento devono essere ancora indicati i valori conformi al Nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) su cui si basano. Questi valori non sono equiparabili ai valori rilevati con la procedura NEDC utilizzata finora.

Ulteriori informazioni ufficiali sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO₂ specifiche per nuove vetture sono disponibili nella *"Guida ai consumi di carburante, alle emissioni di CO₂ e al consumo di corrente di nuove vetture"*, disponibile gratuitamente presso tutti i punti vendita e presso DAT.

Punti salienti

Performance pura, dotazioni sportive, comfort elevato nell'uso quotidiano

- **Ponte dal carattere sportivo.**

I modelli Panamera GTS da 338 kW (460 CV) gettano un ponte marcatamente sportivo tra la Panamera S (440 PS) e la Panamera Turbo (550 PS).

- **Esperienza emotiva.**

Il nuovo e potente biturbo V8 da quattro litri, abbinato all'impianto di scarico sportivo di serie, assicura un'esperienza emotiva inconfondibile sia nella guida sia nel sound.

- **Su misura per la pista.**

Il merito dell'eccellente dinamica longitudinale e trasversale va alle sospensioni pneumatiche con tecnologia a tre camere, al telaio sportivo (-10 mm) e al generoso impianto frenante (390 mm davanti, 365 mm dietro).

- **Flyline dinamica.**

Il look sportivo è assicurato dal pacchetto Sport Design con elementi neri e le nuove ruote da 20 pollici, ma anche dall'Alcantara e dall'alluminio usati per gli interni.

- **Ambiente confortevole.**

I sedili sportivi adattivi a 18 posizioni, un volante sportivo multifunzione riscaldabile, gli interni in pelle con il pacchetto Alcantara e il pacchetto Sport Chrono sono di serie.

- **Tutto sotto controllo.**

Con i modelli GTS, Porsche amplia l'offerta di sistemi comfort e di assistenza per la serie Panamera con un head-up display dalla configurazione versatile.

- **Ampio portellone.**

Grazie all'ampio portellone posteriore, al vano bagagli ancora più spazioso e al concept dei sedili 4+1, la prima Panamera GTS Sport Turismo coniuga le caratteristiche di sportività con il massimo comfort nell'uso quotidiano.

Versione breve

Due nuovi modelli GTS: la nuova generazione sportiva della gamma Panamera

Porsche amplia la gamma Panamera con due modelli dall'evidente carattere sportivo: la potenza del motore biturbo V8 da quattro litri (338 kW/460 CV), i sistemi del telaio caratterizzati dall'elevata dinamicità, comprendenti le sospensioni pneumatiche a tre camere, e le particolari caratteristiche di design ed equipaggiamento fanno della Panamera GTS e della Panamera GTS Sport Turismo vetture uniche con un pacchetto prestazionale inconfondibile. Le dotazioni di serie sono numerose, come ci si aspetta dalle vetture GTS: l'equipaggiamento standard comprende anche il pacchetto Sport Design con eleganti dettagli neri all'esterno e ampie superfici in Alcantara all'interno. Porsche integra inoltre la sua offerta di sistemi comfort e di assistenza per l'intera serie Panamera con un head-up display dalla configurazione versatile.

Il cuore dei due nuovi modelli Panamera GTS è il motore V8 da quattro litri e 338 kW (460 CV) di potenza, con una coppia massima di 620 Nm. Combinato con l'impianto di scarico sportivo di serie, assicura un'esperienza emotiva inconfondibile sia nella guida sia nel sound. Il motore biturbo con filtro antiparticolato per motori a benzina, che scavalca il modello precedente di 15 kW (20 CV) e 100 Nm, con il pacchetto Sport Chrono consente alla Panamera GTS e alla Panamera GTS Sport di accelerare da 0 a 100 km/h in 4,1 secondi. La velocità massima raggiunta è rispettivamente di 292 e 289 km/h. Con il cambio a doppia frizione PDK a otto rapporti, la trasmissione della potenza al sistema di trazione integrale Porsche Traction Management (PTM) avviene senza interruzione della forza di trazione. Alle eccellenti prestazioni di guida si contrappone un consumo moderato di 10,3 l/100 km (Sport Turismo: 10,6 l/100 km) (vedere nota a piè di pagina); le emissioni di CO₂ si attestano sui 235 g/km (Sport Turismo: 242 g/km).

Seguendo il carattere sportivo dei modelli Panamera GTS, i sistemi del telaio sono progettati nel rispetto dello stile di elevata dinamicità. La tecnologia delle sospensioni pneumatiche adattive a tre camere di serie assicura una gamma alta di regolazione e flessibilità delle molle. Il telaio sportivo dei modelli GTS è stato abbassato di 10 millimetri e il sistema di regolazione elettronica degli ammortizzatori PASM (Porsche Active Suspension Management) presenta una sportività ancora più marcata.

Il risultato sono eccellenti caratteristiche di guida a livello di dinamica trasversale. La dinamica longitudinale è supportata dal generoso impianto frenante (con dischi dal diametro di 390 mm davanti e 365 mm dietro).

Rispetto alle versioni precedenti, la dotazione di serie dei nuovi modelli Panamera GTS è stata perfezionata a livello qualitativo. Il pacchetto Sport Design con nuova parte inferiore del paraurti anteriore e posteriore nera e altri dettagli scuri conferiscono alla vettura un aspetto particolarmente sportivo. I modelli GTS sono equipaggiati di serie con cerchi in lega leggera da 20 pollici nel design Panamera. Gli interni sono caratterizzati dalla presenza di Alcantara nero e alluminio anodizzato. Rientrano nella dotazione di serie il volante sportivo multifunzione riscaldabile con paddle e rivestimento in Alcantara, nonché il modulo Connect Plus per innumerevoli servizi digitali. Con il pacchetto opzionale per interni GTS si possono personalizzare ulteriormente diversi elementi di design, come ad esempio il contagiri, le cuciture e le scritte "GTS" nei colori a contrasto rosso carminio o creta.

I modelli GTS offrono tutte le innovazioni della seconda generazione Panamera. Tra queste rientrano il Porsche Advanced Cockpit digitalizzato, sistemi di assistenza come il Porsche InnoDrive comprensivo del tempomat di regolazione della distanza e l'asse posteriore sterzante opzionale. Per la prima volta, tutti i modelli GTS della serie Panamera vantano come elemento di spicco l'head-up display dalla configurazione personalizzabile, che proietta tutte le informazioni importanti sulla guida a colori direttamente nel campo visivo del conducente.

Per Porsche, GTS è tradizionalmente acronimo di Gran Turismo Sport: già nel 1963, con l'auto sportiva 904 Carrera GTS la tecnologia da gara è stata omologata anche per la guida su strada. Negli anni '80 e '90 sono seguite la 924 GTS e la 928 GTS, basate sullo stesso principio. Nel 2007 è stata celebrata la rinascita di questa denominazione con la prima Cayenne GTS. Nel 2011 è arrivata la prima generazione della Panamera GTS, allora disponibile esclusivamente come berlina sportiva. Per la prima volta la nuova Panamera GTS si presenta anche in versione Sport Turismo: con grande portellone posteriore, soglia di carico più bassa, maggiore volume del bagagliaio e una configurazione dei sedili 4+1, la seconda generazione GTS della serie introdotta nel 2017 integra le eccellenti prestazioni con la perfetta idoneità all'uso quotidiano.

Motore e prestazioni

Il motore biturbo a otto cilindri offre dinamicità, efficienza ed emozionalità

Nella nuova Panamera GTS e nella nuova Panamera GTS Sport Turismo sono montati motori biturbo V8 della stessa generazione dei modelli Panamera Turbo. Gli obiettivi prioritari che si sono posti gli ingeneri Porsche erano efficienza massima e prestazioni straordinarie. Il motore da quattro litri dei nuovi modelli Panamera GTS sviluppa tra 6.000 e 6.500 giri/min una potenza di picco di 338 kW (460 CV), 20 CV in più rispetto al motore V8 da 4,8 litri del modello precedente. La coppia massima di 620 Nm, quindi 100 Nm più di prima, è raggiunta tra 1.800 e 4.500 giri/min. Grazie al pacchetto Sport Chrono di serie, la Panamera GTS e la Panamera GTS Sport Turismo con il nuovo otto cilindri accelerano da 0 a 100 km/h in 4,1 secondi. Servono solo 15,4 e 15,6 secondi alla berlina per toccare i 200 km/h. La velocità massima raggiunta è di 292 e 289 km/h (Sport Turismo). Alle eccellenti prestazioni di guida si contrappone un consumo moderato di 10,3 l/100 km (Sport Turismo: 10,6 l/100 km) (vedere nota a piè di pagina); le emissioni di CO₂ si attestano sui 235 g/km (Sport Turismo: 242 g/km).

Poiché le nuove normative UE sulle emissioni impongono valori limite più severi per le emissioni di particolato nei Paesi dell'Unione e negli altri Paesi interessati, nei nuovi modelli Panamera GTS e in generale in tutti i modelli Panamera dal nuovo anno modello per i suddetti mercati è montato il filtro antiparticolato per motori a benzina. Questo dispositivo consente alle vetture di essere conformi alle normative sui gas di scarico Euro 6 d-Temp (EU6 BG) in Europa e C6b in Cina. La struttura di questi filtri in ceramica chiusi può essere equiparata a quella dei filtri antiparticolato per motori diesel, ma è stata adattata ai requisiti dei motori a benzina. I gas di scarico vengono convogliati attraverso canali a chiusura alternata, dovendo così attraversare le pareti dei filtri antiparticolato. I depositi di particolato vengono combusti in un processo di rigenerazione automatico.

Dal punto di vista costruttivo, l'otto cilindri è un motore V montato longitudinalmente con angolo di bancata di 90 gradi. I quattro alberi a camme di aspirazione e di scarico, regolabili ciascuno di 50 gradi, sono azionati a catena. La cilindrata del quattro valvole che raggiunge regimi fino a 6.800 giri/min è di 3.996 cm³. Tra le principali caratteristiche tecniche del biturbo V8 benzina a iniezione

diretta rientrano il nuovo Central Turbo Layout con turbocompressori integrati nella V interna, gli iniettori disposti centralmente all'interno della camera di combustione, il circuito di lubrificazione compatibile con i requisiti da pista, il rivestimento delle canne dei cilindri pressoché esente da usura e la disattivazione dei cilindri.

Grazie all'impianto di scarico sportivo con doppio terminale nero e all'interazione appositamente studiata tra motore e comando delle valvole di scarico, il motore V8 acquista un sound distintivo e vigoroso.

Il Central Turbo Layout assicura una coppia elevata a bassi regimi

Il motore V8 dei nuovi modelli Panamera GTS mostra una straordinaria agilità a qualsiasi regime e livello di potenza. Allo stesso tempo, l'otto cilindri raggiunge la coppia massima già a bassi regimi. Questa caratteristica della trazione si deve in buona parte alla sovralimentazione biturbo nel Central Turbo Layout. I turbocompressori Twin-Scroll, frutto di un complesso lavoro, alimentano aria compressa alle camere di combustione del V8. Le due turbine ruotano contrapposte e garantiscono massimi valori di coppia già a regimi minimi. La pressione di sovralimentazione massima dei turbocompressori è di 0,8 bar. Un compressore alimentato dal flusso dei gas di scarico comprime l'aria aspirata. Per il convogliamento di tale aria di processo sono state progettate due uscite per ottenere una risposta ottimale del motore; dall'esterno, dopo aver attraversato gli intercooler disposti a sinistra e a destra davanti al V8, l'aria sfocia nella bancata sinistra e destra dei cilindri attraverso le rispettive valvole a farfalla. Gli intercooler riducono la temperatura dell'aria di processo precedentemente riscaldata dalla compressione, aumentando così la densità dell'aria con conseguente aumento del livello di ossigeno nei cilindri e infine dell'efficienza.

Iniettori a posizionamento centrale

Una caratteristica che accomuna tutti i modelli Panamera è data dagli iniettori posizionati al centro della camera di combustione con le rispettive valvole di iniezione ad alta pressione. Nel motore V8 dei nuovi modelli Panamera GTS sono utilizzate valvole con sette fori di iniezione, i cui getti, orientati singolarmente, assicurano una combustione ottimale e quindi minori emissioni e maggiore efficienza. E questo in ogni fase di esercizio: Porsche sfrutta gli iniettori per realizzare specifiche strategie di

iniezione per l'avviamento, il preriscaldamento dei catalizzatori e per la fase di riscaldamento, nonché per il motore a temperatura di regime. Per ogni bancata viene utilizzata una pompa ad alta pressione. La pressione di iniezione massima è di 250 bar.

Post-trattamento dei gas di scarico con disposizione dei catalizzatori nella V interna

I motori V8 hanno un impianto di scarico a due uscite con precatalizzatore e catalizzatore principale, nonché con silenziatore a monte e a valle. A livello costruttivo, l'otto cilindri, analogamente al Central Turbo Layout, è caratterizzato da una disposizione dei catalizzatori nella V interna in prossimità del motore; grazie a tale configurazione l'impianto di depurazione dei gas di scarico raggiunge la temperatura di esercizio ottimale molto rapidamente. Il riscaldamento dei catalizzatori nella fase di avviamento viene inoltre accelerato dall'apertura della valvola wastegate del turbocompressore.

Minore usura e consumo di olio per le canne dei cilindri in lega di ferro

Una delle caratteristiche principali dei motori V8 è rappresentata dal rivestimento in ferro delle canne dei cilindri del blocco in alluminio pressofuso. Tale rivestimento riduce notevolmente l'attrito interno, l'usura (anche con carburante di scarsa qualità) e il consumo di olio. Nel processo di produzione, tramite polverizzazione a plasma sulla superficie dei cilindri viene applicato un rivestimento in ferro estremamente resistente e a basso attrito di soli 150 micrometri di spessore. La lega di ferro permette di eliminare quasi totalmente l'usura delle canne dei cilindri nel punto di rinvio delle fasce elastiche. La struttura dei pistoni pressofusi e leggeri è messa a punto appositamente per la nuova lega. Le fasce elastiche dei pistoni sono rivestite in nitrito cromatico, perfettamente abbinato al rivestimento ferrico. Grazie all'interazione di tutti questi accorgimenti è stato possibile ridurre il consumo d'olio fino al 50% rispetto al modello precedente.

Alimentazione di olio sicura anche su pista

Ogni Porsche deve essere idonea alla pista. I nuovi modelli Panamera GTS gestiscono in modo eccellente questo requisito, tra l'altro grazie a un innovativo circuito dell'olio, il cui layout costruttivo compensa anche accelerazioni trasversali e longitudinali estreme. Una peculiarità è rappresentata dalle gallerie dell'olio ripartite per erogare l'olio al propulsore e alla testata cilindri. Le sezioni trasversali di alimentazione delle gallerie dell'olio sono state realizzate in base alle specifiche esigenze dei compo-

menti del circuito di lubrificazione. In fase di avvio ciò influisce positivamente sui tempi di generazione della pressione dell'olio. Il rapido aumento della pressione è supportato da una valvola di non ritorno nella pompa dell'olio, che impedisce ai grandi volumi d'olio nella V interna di riconfluire nella coppa, evitando così giri a vuoto. La pressione dell'olio stessa viene generata mediante una pompa a palette interamente variabile e regolata mediante una valvola in base alla specifica mappa caratteristica. In tale valvola di regolazione è integrato un limitatore della pressione dell'olio, che si attiva automaticamente all'avviamento del motore e in presenza di basse temperature esterne. Una valvola elettronica di attivazione, collocata al centro della V interna, regola inoltre gli ugelli iniettori rilevanti per il raffreddamento dei pistoni in base al fabbisogno. Questo sistema di comando permette di ridurre le perdite per sbattimento e di regolare la quantità di olio circolante. Così è possibile percorrere anche il Nordschleife del complesso del Nürburgring con un'accelerazione longitudinale e trasversale superiore.

Di serie: Pacchetto Sport Chrono con pulsante Sport Response

Nei nuovi modelli Panamera GTS è installato di serie il pacchetto Sport Chrono, perfetto per l'impiego su pista, con Launch Control e commutatore di modalità, oltre al pulsante Sport Response sul volante multifunzione. Il commutatore di modalità consente l'accesso diretto a quattro modalità di guida (Normal, Sport, Sport Plus e Individual) tramite il selettore rotante situato in posizione ergonomica sul volante. La modalità Sport Plus è ideale per l'impiego su pista. In questa modalità, il gruppo propulsore viene precaricato in modo ottimale per assicurare la migliore risposta e la massima accelerazione. Inoltre, componenti del telaio attivi, quali le sospensioni pneumatiche a tre camere, il PASM (Porsche Active Suspension Management), i sistemi opzionali Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport), Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) e l'asse posteriore sterzante permettono il passaggio a una modalità più sportiva per offrire le massime prestazioni. Al centro del commutatore di modalità si trova il pulsante Sport Response, che mette a disposizione il massimo potenziale prestazionale della Panamera per 20 secondi. In tal caso la risposta del motore è particolarmente diretta e spontanea; il cambio PDK passa inoltre a una caratteristica di cambiata più dinamica rispetto alla modalità Sport Plus e torna direttamente a un intervallo di regime compreso tra 3.000 e 6.000 giri/min (tranne in caso di attivazione del pulsante a pieno carico). I cambi di marcia vengono effettuati con estremo ritardo.

PDK a otto rapporti Porsche per massimo comfort e massima agilità

Come in tutti i modelli Panamera di seconda generazione, anche nei nuovi modelli GTS è utilizzato un cambio a doppia frizione a otto rapporti. In generale, il cambio PDK a otto marce consente una sinergia ottimale tra i rapporti e, grazie al migliore comfort e alla massima agilità, una riduzione del consumo di carburante, dato che la settima e l'ottava marcia sono progettate come livelli overdrive per la riduzione del regime. La massima velocità viene raggiunta nella sesta marcia. Il cambio PDK a otto rapporti della Panamera cambia marcia senza interrompere la forza di trazione, dato che il livello di moltiplicazione successivo attende già quasi in standby di attivarsi in frazioni di secondo. La caratteristica di innesto sportivo e ultra-confortevole delle marce del cambio PDK è perciò ideale per vetture dinamiche come i nuovi modelli Panamera GTS.

Trazione integrale attiva con frizione a lamelle a regolazione elettronica

La Panamera GTS e la Panamera GTS Sport Turismo portano su strada la propria potenza grazie al Porsche Traction Management (PTM) – una trazione integrale attiva con frizione a lamelle a regolazione elettronica con controllo delle curve caratteristiche. In funzione della situazione di guida del momento, la frizione a lamelle ripartisce costantemente la forza del motore in modo ottimale tra asse anteriore e asse posteriore. A tal fine i sensori del PTM controllano in modo permanente i numeri di giri delle ruote, l'accelerazione longitudinale e trasversale e l'angolo di sterzata. Il PTM perfeziona le prestazioni su fondo stradale sia asciutto sia bagnato e innevato.

Telaio e sistemi per la dinamica di guida

Equilibrio tra performance e comfort progettato specificamente per i modelli GTS

In adesione al concetto globale della Panamera, anche il telaio dei nuovi modelli GTS riunisce il comfort di viaggio di una berlina di lusso alle prestazioni di un'auto sportiva, ponendo comunque maggiore enfasi sulla dinamicità tipica della serie GTS. Nei nuovi modelli GTS sono montate le sospensioni pneumatiche adattive già conosciute nella seconda generazione Panamera. La tecnologia a tre camere consente una gamma superiore di regolazione e flessibilità delle molle. Il telaio sportivo dei modelli GTS è stato abbassato di serie di 10 millimetri e il sistema di regolazione elettronica degli ammortizzatori PASM (Porsche Active Suspension Management) presenta una sportività ancora più marcata, in linea con i requisiti prestazionali dei modelli GTS. Il risultato sono eccellenti caratteristiche di guida a livello di dinamica trasversale.

La dinamica longitudinale è invece supportata dal generoso impianto frenante. Il regolatore integrato del telaio Porsche 4D-Chassis-Control analizza e sincronizza in tempo reale tutti i sistemi del telaio, ottimizzando così il comportamento di marcia. I nuovi modelli Panamera GTS possono essere ulteriormente ottimizzati integrando innovativi sistemi opzionali, come la stabilizzazione antirollio Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) con Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) e l'asse posteriore sterzante.

Sospensioni pneumatiche adattive con tecnologia a tre camere di serie

La Panamera GTS e la Panamera GTS Sport Turismo sono equipaggiate di serie con sospensioni pneumatiche adattive con tecnologia a tre camere. Le sospensioni pneumatiche adattive definiscono gli standard soprattutto per quanto riguarda il reale livello di comfort ottenuto. Il sistema prevede tre camere d'aria commutabili per ogni ammortizzatore, consentendo così un'ampia gamma di flessibilità delle molle. Il telaio può essere impostato su una flessibilità base delle molle inferiore, rendendolo così estremamente confortevole; la flessibilità delle molle infatti viene adattata elettronicamente in frazioni di secondo non appena risulta necessario, ad esempio in fase di accelerazione e frenata oppure per ridurre i movimenti di rollio.

Assetto sportivo: regolazione elettronica degli ammortizzatori PASM (Porsche Active Suspension Management)

Il PASM (Porsche Active Suspension Management) di serie è un sistema di regolazione elettronica degli ammortizzatori. Questo sistema risponde alle condizioni del manto stradale e allo stile di guida, regolando di conseguenza l'ammortizzazione di ogni singola ruota in modo continuo. Gli ammortizzatori montati nei nuovi modelli Panamera GTS possono contare su una messa a punto specifica dotata di maggiore sportività, perfettamente in linea con i requisiti di prestazione e capace di migliorare le caratteristiche di guida a livello di dinamica trasversale. In generale sono disponibili tre modalità di marcia: "Normal", "Sport" o "Sport Plus". Ecco come funziona il PASM: i sensori rilevano i movimenti della carrozzeria e delle ruote nelle forti accelerazioni e in frenata, in curve veloci o su fondi stradali sconnessi. Il PASM invia i dati rilevati al regolatore integrato del telaio Porsche 4D-Chassis-Control. La centralina di comando elabora la situazione di guida attuale e regola le curve di ammortizzazione del PASM e le molle delle sospensioni pneumatiche adattive in funzione della modalità. Grazie al 4D-Chassis Control, anche i parametri di regolazione degli altri sistemi elettronici di regolazione del telaio sono specificamente messi a punto per tale scopo, assicurando così prestazioni superiori.

Con sistema a 48 V: stabilizzazione antirollio attiva PDCC Sport, incluso PTV Plus

Il sistema opzionale di stabilizzazione antirollio Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) con tecnologia a 48 V ottimizza la dinamica di guida grazie all'integrazione di stabilizzatori elettromeccanici. Il sistema effettua la regolazione in modo decisamente più rapido rispetto ai sistemi con attuatori idraulici e irrigidisce gli stabilizzatori per ridurre al minimo movimenti di rollio della carrozzeria. Nella Panamera, Porsche combina il PDCC Sport con il Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus). Il bloccaggio del differenziale sull'asse posteriore a comando elettronico garantisce una distribuzione variabile della coppia motrice tra le ruote posteriori, mentre gli interventi selettivi dei freni sulle ruote generano un ulteriore momento sterzante sull'asse posteriore. Conseguenza: un comportamento di sterzata ancora più agile. Inoltre, durante l'accelerazione in uscita dalle curve il PTV Plus assicura una trazione percettibilmente maggiore, grazie ai bloccaggi mirati del differenziale.

Asse posteriore sterzante per una migliore dinamica trasversale e stabilità longitudinale

Nei nuovi modelli Panamera GTS può essere montato come optional l'asse posteriore sterzante. A velocità basse fino a circa 50 km/h, le ruote posteriori sterzano, in modo variabile a seconda della velocità di marcia, in direzione contraria a quella delle ruote anteriori fino a una sterzata massima di 2,8 gradi. Si tratta in questo caso di un cosiddetto accorciamento virtuale del passo. I vantaggi: un comportamento di sterzata in curva più dinamico, maneggevolezza e manovre di parcheggio notevolmente facilitate negli spazi ristretti. A velocità superiori, le ruote posteriori sterzano nella stessa direzione dell'asse anteriore, sempre in funzione della velocità. La conseguenza: un accorciamento virtuale del passo e pertanto una stabilità di marcia ancora più elevata, ad esempio durante il cambio di corsia in autostrada. L'utilizzo dell'asse posteriore sterzante consente inoltre una servoassistenza più diretta sull'asse anteriore con una sensazione di sterzata decisamente sportiva. In generale, l'asse posteriore sterzante ottimizza pertanto la sicurezza attiva, la dinamicità di marcia e il comfort

Regolatore integrato del telaio Porsche 4D-Chassis-Control

Il regolatore integrato del telaio Porsche 4D-Chassis-Control è un sistema di regolazione collegato centralmente in rete. Esso analizza in modo centralizzato l'attuale situazione di guida in tutte e tre le dimensioni (dinamica longitudinale, trasversale e verticale), calcola informazioni ottimali sullo stato del veicolo e le mette a disposizione unitariamente e in tempo reale a tutti i sistemi di regolazione del telaio: la quarta dimensione della regolazione del telaio. In tal modo i sistemi reagiscono in modo integrato alla situazione di guida imminente. Ad esempio: durante la sterzata dinamica in curva, la regolazione elettronica degli ammortizzatori PASM, le sospensioni pneumatiche adattive, l'asse posteriore sterzante, PTV Plus e PDCC Sport assicurano insieme un ottimale comportamento di sterzata, nonché massima agilità e stabilità. Il Porsche 4D-Chassis Control trasmette un impulso ai sistemi del telaio già durante la sterzata. In tal modo i sistemi intervengono in modo anticipato e assicurano le massime prestazioni in curva.

Impianto frenante generoso per una decelerazione di prima classe

Le dimensioni dell'impianto frenante di serie, dotato di pinze freno a sei pistoni sull'asse anteriore e pinze freno a quattro pistoni sull'asse posteriore, sono state generosamente adattate alla potenza dei nuovi modelli Panamera GTS. I freni in ghisa grigia con pinze rosse assicurano valori di decelerazione di prima classe. Le misure dei dischi a ventilazione interna sono di 390 x 38 millimetri sull'asse anteriore e di 365 x 28 millimetri sull'asse posteriore. Per i modelli Panamera GTS sono disponibili a richiesta anche i freni in ceramica Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), la cui validità è già stata dimostrata nelle gare su pista.

Di serie i due modelli GTS montano cerchi da 20 pollici verniciati in nero nel design Panamera. Il grip ottimale è garantito dagli pneumatici anteriori da 275/40 ZR 20 e posteriori da 315/35 ZR 20.

Design ed equipaggiamento

Look potente ed equipaggiamento completo

I nuovi modelli GTS, con la loro spiccata tendenza sportiva sia nel design sia nelle dotazioni, sono al tempo stesso auto sportive e berline di lusso. Le misure della Panamera GTS e della Panamera GTS Sport Turismo sono: lunghezza 5.053 mm, altezza 1.417 mm e larghezza 1.937 mm. Tra gli sbalzi corti si estende un ampio passo di 2.950 millimetri. I due modelli montano di serie cerchi da 20 pollici verniciati in nero lucido, nel tipico design Panamera.

Pacchetto Sport Design di serie con eleganti dettagli neri

I modelli GTS si differenziano dalle altre varianti Panamera per il nuovo rivestimento frontale Sport Design con bordo dello spoiler nero. Sono di serie anche i fari a LED con Porsche Dynamic Light System (PDLS), luce di marcia diurna a quattro punti, luce in curva, impianto lavafari e regolazione dinamica del fascio luminoso di notte, per garantire una visione perfetta. Sono disponibili come optional i fari principali Matrix LED oscurati con PDLS Plus, ciascuno con 84 LED comandabili singolarmente. Le minigonne del pacchetto Sport Design verniciate in nero conferiscono ai modelli GTS un look più ribassato, sottolineando così le doti prestazionali. I listelli dei finestrini laterali sono verniciati in fabbrica in nero lucido e le porte anteriori munite delle scritte GTS. Il colore nero domina anche nella parte posteriore, come nella parte inferiore del paraurti Sport Design, nella scritta "PORSCHE" e nella denominazione del modello. Anche i due terminali dell'impianto di scarico sportivo di serie sono neri. I fari posteriori tridimensionali con tecnologia LED, le luci di stop a quattro punti e la linea di luci sono oscurati come richiede la tipicità GTS. Lo spoiler posteriore estraibile si integra elegantemente nel portellone posteriore dotato, di serie, di apertura e chiusura elettrica. Nella nuova Panamera GTS, una volta estratto, lo spoiler posteriore si divide, guadagnando così ancora più superficie. In questo modo, si aumenta ulteriormente il carico aerodinamico sull'asse posteriore alle alte velocità.

Anche negli interni della Panamera l'elevato confort si unisce con estrema variabilità alla tipica sportività Porsche e al design all'avanguardia. I modelli GTS sono inoltre caratterizzati da forti accenti sportivi e offrono una dotazione di serie particolarmente ricca. I sedili sportivi elettrici e adattivi a 18 posizioni con pacchetto Memory offrono al conducente e ai passeggeri una buona tenuta laterale

e allo stesso tempo elevato comfort. Le fasce centrali dei sedili sono in Alcantara, come i braccioli nelle porte, le alette parasole, il rivestimento del tetto e i montanti A, B e C. Rientrano nella dotazione di serie anche il volante sportivo multifunzione riscaldabile con rivestimento in Alcantara, i paddle e il commutatore di modalità del pacchetto Sport Chrono. Le scritte GTS sono applicate sui listelli battitacco, sul contagiri e sui poggiatesta. Il quadrante del contagiri è disponibile su richiesta in colore rosso carminio o creta.

Il pacchetto interni GTS permette di impreziosire ulteriormente l'abitacolo con fasce delle cinture, diciture ricamate sui poggiatesta e cuciture di sedili e tappetini nei colori a contrasto rosso carminio o creta.

Porsche Advanced Cockpit con connessione online di serie

Una caratteristica che accomuna tutti modelli della seconda generazione Panamera è il concetto di visualizzazione e comando digitalizzato: il Porsche Advanced Cockpit con pannelli touch e display personalizzabili. Il cockpit interattivo è formato da due display da sette pollici. Un touch-screen da 12,3 pollici nella console centrale funge da elemento di comando e visualizzazione centrale del Porsche Communication Management (PCM) con navigazione online. Il sistema di Infotainment è facile e intuitivo nell'uso e può essere adattato al gusto personale. Riquadri predefiniti permettono di personalizzare in modo semplice e veloce una cosiddetta schermata home con le funzioni preferite: ad esempio le stazioni radio preferite o le destinazioni di navigazione, i numeri di telefono preferiti o l'attivazione dell'impianto di scarico sportivo. Sulla destra del display Full HD si può selezionare un widget informativo che consente di accedere ad altre aree funzionali del PCM. Nell'area interattiva si può dunque visualizzare il navigatore al centro del display, mentre sulla destra si sta utilizzando la funzione telefono. Si possono configurare fino a sei profili individuali. Oltre a numerose impostazioni per gli interni, in un profilo si possono memorizzare i dati per le luci, i programmi di guida e i sistemi di assistenza.

Telefoni cellulari e smartphone possono essere connessi mediante il modulo Connect Plus. La Panamera dispone di un modulo telefono LTE con lettore di schede SIM. La scheda SIM integrata di serie in ogni Panamera permette di mantenere sempre online la vettura. Per garantire la velocità e l'affidabilità della navigazione sono disponibili due sistemi informativi sul traffico in tempo reale, che permettono di avere una panoramica veloce della situazione del traffico e il conseguente adattamento

dinamico del percorso. Sono inoltre disponibili altri numerosi servizi Porsche Connect. Una panoramica dettagliata dei servizi Connect disponibili per ogni Paese e ogni vettura si trova alla pagina www.porsche.com/connect.

Sistemi di assistenza e comfort

Primo head-up display in una Panamera

Svariati sistemi di assistenza di serie o opzionali rendono la guida nei nuovi modelli Panamera GTS confortevole e sicura. Oltre ai collaudati sistemi come l'assistente al cambio corsia e l'assistente al mantenimento della corsia con rilevamento dei segnali stradali, ora per la prima volta nella Panamera è presente anche un Head-up-Display che proietta tutte le informazioni a colori rilevanti per la guida direttamente nel campo visivo del conducente. Altri punti salienti sono le opzioni Porsche InnoDrive e l'assistente di guida notturna. Quest'ultimo sistema impiega una termocamera che riconosce gli esseri umani e gli animali di grossa taglia fino a una distanza di 300 metri e li segnala con un messaggio di avvertimento a colori nel cockpit. Se il veicolo è dotato dei nuovi fari principali Matrix LED, ciascuno con 84 LED comandabili singolarmente, i pedoni vengono inoltre brevemente illuminati per tre volte ben oltre il campo visivo delle luci anabbaglianti, se si trovano nel corridoio di corsa calcolato, in modo che il conducente possa reagire ancora più tempestivamente.

Relax per il conducente: Porsche InnoDrive e assistente alla guida in coda

Particolarmente innovativo è anche il nuovo Porsche InnoDrive comprensivo del tempostat di regolazione della distanza: sulla base dei dati di navigazione tridimensionali ad alta risoluzione vengono calcolati e attivati i valori ottimali di accelerazione e rallentamento, nonché le preimpostazioni di marcia e veleggio per i tre chilometri successivi. Nel fare ciò, questo co-pilota elettronico tiene conto automaticamente delle curve, delle pendenze e delle velocità consentite. Gli altri veicoli e i limiti di velocità massima effettivi vengono rilevati dai sensori radar e video e tenuti in considerazione negli algoritmi di regolazione. La gamma dei sistemi di assistenza è stata ulteriormente ampliata per quelle situazioni in cui il piacere di guidare una Porsche si scontra contro limiti indesiderati: la guida in coda. L'assistente alla guida in coda supporta il conducente con una guida integrata, in cui la vettura in coda viene guidata in direzione trasversa e rettilinea a una velocità fino a 60 km/h; per farlo, il proseguimento della marcia con regolazione ACC dietro una coda di veicoli viene combinato a una funzione di servoassistenza dello sterzo elettromeccanico, facilmente bypassabile in qualsiasi momento.

Head-up display con vista personalizzabile

Con i nuovi modelli GTS Porsche introduce un Head-up-Display opzionale per tutte le Panamera. Il sistema già implementato nella Cayenne, proietta a colori tutte le informazioni rilevanti per la marcia direttamente nel campo visivo del conducente. L'Head-up-Display è integrato in posizione discreta nel cruscotto, direttamente davanti al parabrezza. L'indicazione viene percepita dal conducente a una distanza virtuale di 2/3 metri, direttamente nel suo campo visivo. Le informazioni mostrate dall'Head-up-Display possono essere regolate in altezza, luminosità e angolo di rotazione in un menu separato direttamente nel Porsche Communication Management (PCM). Se necessario, sul parabrezza possono essere proiettate informazioni di vario tipo, come quelle del navigatore, dei sistemi di assistenza, le avvertenze e altri eventi. L'area di indicazione e visualizzazione in questo caso è divisa in sei aree parziali.

Il conducente può selezionare una tra quattro impostazioni predefinite, in cui vengono visualizzate diverse informazioni a seconda della selezione effettuata precedentemente. La vista standard mostra prevalentemente l'attività e lo stato dei sistemi di assistenza. Al centro della parte superiore sono visualizzate le stesse informazioni che compaiono nel campo di visualizzazione dello strumento multifunzione. In alto a sinistra sul display è visualizzato il segnale stradale rilevato e valido al momento. Al centro dell'area inferiore è riprodotta l'effettiva velocità di marcia. Se è attivata la guida a destinazione, nell'area destra del display sono visualizzate le informazioni del navigatore. Nella vista Sport Chrono l'head-up display fornisce ulteriori informazioni. Al centro dell'area superiore del display è riprodotto il contagiri. Se è utilizzata la funzione Sport Response, in alto a destra è visualizzato il tempo residuo della funzione. In basso a destra è indicata la marcia innestata. L'area sinistra del display fornisce al conducente informazioni sui tempi sul giro e sul numero di giri percorsi. Nella visualizzazione compatta le informazioni sono ridotte all'essenziale. Quindi nell'area superiore sono mostrate solo la velocità effettiva al momento e informazioni del navigatore. Nell'area inferiore sono indicati la velocità di marcia effettiva e lo stato dei sistemi di assistenza. Se necessario, il conducente può realizzare e visualizzare una vista personalizzata. In tal caso sarà il conducente a scegliere gli elementi da visualizzare. La visualizzazione definita dall'utente si configura dal PCM.

A prescindere dalle impostazioni predefinite scelte, compaiono anche le informazioni rilevanti in funzione della situazione. Prendendo come esempio un caso di imminente collisione, sarà visualizzato un simbolo di avvertenza di grandi dimensioni. Ma anche in caso di chiamate in arrivo o di comando vocale attivo, vengono attivate le rispettive icone. La commutazione automatica tra visualizzazione diurna e notturna aiuta a percepire più facilmente le indicazioni a seconda dell'ora del giorno. In alternativa il conducente può cambiare la visualizzazione anche manualmente.

La prima del suo genere: Panamera GTS Sport Turismo

Design stravagante, spoiler sul tetto adattivo e concept dei sedili 4+1

La nuova Panamera GTS è disponibile non solo nella consueta versione berlina sportiva, ma anche per la prima volta nella versione Sport Turismo. Dal punto di vista concettuale, anche il modello GTS presenta tutti quei vantaggi della nuova serie Sport Turismo riconducibili al design all'avanguardia. La linea del tetto rialzata rispetto alla berlina sportiva facilita la salita e la discesa dai sedili posteriori, lasciando molto più spazio per la testa. Il bagagliaio risulta più sfruttabile, grazie al portellone posteriore elettrico ad ampia apertura e alla soglia di carico più bassa posta a soli 622 millimetri da terra. L'accesso comfort della Sport Turismo permette di aprire o chiudere il portellone posteriore con un solo movimento del piede; la vettura riconosce l'utente autorizzato mediante la chiave con telecomando. Come tutti i modelli Sport Turismo, la Panamera GTS è dotata di serie di un sedile posteriore a tre posti. Poiché i due posti esterni sono concepiti come sedili singoli, in linea con i requisiti di sportività e comfort della serie, dietro si ottiene una configurazione 2+1. Come optional si possono ordinare due sedili singoli con regolazione elettrica la parte posteriore. Nella configurazione a cinque posti, la capacità massima del vano di carico della Panamera GTS Sport Turismo è di 520 litri. Inoltre, i tre schienali posteriori si possono ribaltare separatamente o completamente in rapporto 40:20:40; lo sblocco del vano bagagli è elettrico. In questo caso il volume di carico aumenta fino a 1.390 litri.

Come optional per il bagagliaio della Panamera Sport Turismo, Porsche offre un sistema di gestione del vano di carico. Questo sistema variabile per il trasporto sicuro di oggetti di ogni tipo comprende due guide di fissaggio integrate nel pianale di carico, quattro occhielli di ancoraggio e una rete divisoria. Di serie è presente un avvolgibile flessibile per il bagagliaio. E se, durante il tragitto per recarsi a un appuntamento, si rende necessario caricare velocemente il computer portatile, nel vano di carico si può fare anche questo, tramite una presa da 230 Volt disponibile su richiesta.

Spoiler sul tetto per ulteriori 50 chilogrammi di spinta

Lo spoiler sul tetto di serie è l'unico nel segmento della Panamera Sport Turismo. Il suo angolo di attacco può essere regolato su tre livelli in funzione della situazione di marcia e della modalità di guida selezionata e genera sull'asse posteriore un'ulteriore spinta che può arrivare a 50 kg. Come componente del sistema Porsche Active Aerodynamics (PAA), a velocità inferiori a 170 km/h lo spoiler rimane in sede adattandosi alla linea calante all'indietro del tetto con un angolo di meno sette gradi. Superati i 170 km/h, lo spoiler sul tetto si porta automaticamente in posizione "performance" e aumenta la stabilità e la dinamica di marcia con un angolo di attacco di più un grado. Nelle modalità di marcia Sport e Sport Plus, lo spoiler sul tetto si porta in questa posizione già a una velocità di 90 km/h. Con supporto attivo, il PAA adatta l'angolo di attacco dello spoiler a più 26 gradi a partire da 90 km/h, non appena si apre il tettuccio scorrevole Panorama opzionale. In questo modo vengono compensati i vortici d'aria e di conseguenza si riduce la rumorosità.