



PORSCHE



# Panamera GTS e Panamera GTS Sport Turismo

Dossiê de Imprensa

# Conteúdo

<b>Consumo de combustível e emissões</b>	<b>3</b>
Destaques	
<b>Puro desempenho, equipamento desportivo, grandes vantagens para o quotidiano</b>	<b>4</b>
Resumo	
<b>Dois novos modelos GTS: nova geração desportiva da família Panamera</b>	<b>6</b>
Motor e Desempenho	
<b>Biturbo de oito cilindros oferece dinâmica, eficiência e emoção</b>	<b>9</b>
Chassi e Sistemas do Chassi	
<b>Equilíbrio ente desempenho e conforto específico dos modelos GTS</b>	<b>14</b>
Design e Equipamento	
<b>Aparência potente com equipamento abrangente</b>	<b>18</b>
Sistemas de Assistência e Conforto	
<b>Primeiro Head-Up Display num Panamera</b>	<b>21</b>
O primeiro do seu tipo: Panamera GTS Sport Turismo	
<b>Design extravagante, spoiler de tejadilho adaptável e conceito dos bancos 4+1</b>	<b>24</b>

## Consumo de combustível e emissões

**Panamera GTS:** Consumo de combustível urbano de 14,2 l/100 km, extraurbano de 8,1 l/100 km, combinado de 10,3 l/100 km; Emissões de CO<sub>2</sub> de 235 g/km

**Panamera GTS Sport Turismo:** Consumo de combustível urbano de 14,8 l/100 km, extraurbano de 8,1 l/100 km, combinado de 10,6 l/100 km; Emissões de CO<sub>2</sub> de 242 g/km

Os valores de consumo e de CO<sub>2</sub> foram determinados de acordo com o novo procedimento de medição WLTP. Por enquanto, os valores NEDC daí derivados ainda devem ser indicados. Estes valores não são comparáveis aos valores determinados de acordo com o procedimento de medição NEDC.

É possível obter informações adicionais sobre valores oficiais de consumo de combustível e de emissões de CO<sub>2</sub> específicos de novos veículos de passageiros no *"Guia de consumo de combustível, emissões de CO<sub>2</sub> e consumo energético de novos veículos de passageiros"*, disponibilizado gratuitamente em todos os pontos de venda e pela DAT.

---

## Destaques

# Puro desempenho, equipamento desportivo, grandes vantagens para o quotidiano

- **Uma ponte desportiva.**

O modelo Panamera GTS de 338 kW (460 cv) representa nitidamente uma ponte desportiva entre o Panamera S (440 cv) e o Panamera Turbo (550 cv).

- **Experiência emocionante.**

O potente motor biturbo V8 de quatro litros modificado garante, em conjunto com o sistema de escape desportivo de série, uma experiência sonora e de condução emocionante.

- **Indicado para circuitos de corrida.**

Dinâmica longitudinal e lateral extraordinária graças à suspensão a ar de três câmaras, ao chassi desportivo (-10 mm) e aos travões de grandes dimensões (390 mm na dianteira, 365 mm na traseira).

- **Aparência elegante.**

O pacote Sport Design com elementos pretos e novas rodas de 20 polegadas, bem como a Alcantara e o alumínio no interior, conferem uma aparência desportiva ao veículo.

- **Sensação de bem-estar.**

Os bancos desportivos adaptáveis de 18 posições, o volante desportivo multifunções com aquecimento e o revestimento em couro, incluído no pacote Alcantara e no pacote Sport Chrono, são fornecidos de série.

- **Tudo sob controlo.**

Com os modelos GTS, a Porsche ampliou as ofertas de sistemas de assistência e conforto com base num Head-Up Display configurável de várias formas para a série Panamera.

- **Grandes portas.**

Graças à grande porta traseira, ao compartimento de carga maior e ao conceito dos bancos 4+1, o primeiro Panamera GTS Sport Turismo combina atributos desportivos com elevado conforto diário.

---

## Resumo

# Dois novos modelos GTS: nova geração desportiva da família Panamera

A Porsche alargou a família Panamera com dois modelos particularmente desportivos: Com o acionamento potente do motor biturbo V8 de quatro litros (338 kW/460 cv), os sistemas do chassi que acentuam a dinâmica, incluindo a suspensão a ar de três câmaras, e as características específicas do design e do equipamento, o Panamera GTS e o Panamera GTS Sport Turismo possuem um pacote Performance único. Tal como seria de esperar do GTS, o equipamento equipado na fábrica é abrangente: a título de exemplo, o pacote Sport Design com detalhes em preto no exterior e amplas superfícies em Alcantara no interior é fornecido de série. Adicionalmente, a Porsche complementou a oferta de sistemas de assistência e conforto de toda a série Panamera, com um Head-Up Display configurável de várias formas.

Um motor V8 de quatro litros com 338 kW (460 cv) de potência e um binário máximo de 620 Nm, o coração de ambos os novos modelos Panamera GTS, garante, em conjunto com o sistema de escape desportivo de série, uma experiência sonora e de condução emocionante. Com o motor biturbo equipado com um filtro de partículas de gasolina, que ultrapassa o modelo anterior em 15 kW (20 cv) e 100 Nm, e o pacote Sport Chrono fornecido de série, o Panamera GTS e o Panamera GTS Sport Turismo aceleram dos zero aos 100 km/h em 4,1 segundos. A velocidade máxima dos modelos é, respetivamente, de 292 e 289 km/h. A potência é transferida pela transmissão de embraiagem dupla de oito velocidades PDK ao sistema de tração integral Porsche Traction Management (PTM) sem interrupção do esforço de tração. A potência excepcional é aliada a um consumo moderado de 10,3 l/100 km (Sport Turismo: 10,6 l/100 km) (ver nota de rodapé); as emissões de CO<sub>2</sub> são de 235 g/km (Sport Turismo: 242 g/km).

Em virtude do carácter desportivo dos modelos Panamera GTS, os sistemas do chassi são nitidamente mais dinâmicos. A suspensão a ar adaptável com tecnologia de três câmaras vem equipada de série e possibilita um controlo flexível e uma maior taxa de amortecimento. O chassi desportivo dos modelos GTS foi rebaixado em 10 milímetros e o Porsche Active Suspension Management (PASM)

implementado dispõe de um ajuste específico mais desportivo. O resultado são as características de condução com uma dinâmica lateral excepcional. Os travões de grandes dimensões (390 milímetros de diâmetro na dianteira, 365 milímetros na traseira) contribuem para a dinâmica longitudinal.

Em comparação com os modelos anteriores, os novos modelos Panamera GTS dispõem de um equipamento de série significativamente melhorado. O pacote Sport Design com uma nova parte inferior dianteira e traseira em preto e detalhes adicionais escuros conferem aos veículos um aspeto particularmente desportivo. Os modelos GTS são equipados de série com rodas de liga leve de 20 polegadas com o design Panamera. O interior é marcado pela Alcantara preta e pelo alumínio anodizado. No equipamento de série, constam o volante multifunções com aquecimento, patilhas de mudanças e forro em Alcantara e o módulo Connect Plus para serviços digitais abrangentes. Com o pacote do interior GTS opcional, é possível destacar ainda mais diferentes elementos de design, como, por exemplo, o conta-rotações, as costuras e as inscrições "GTS" nas cores contrastantes de carmim ou giz.

Os modelos GTS oferecem todas as inovações da segunda geração Panamera. Entre elas, constam o Porsche Advanced Cockpit digitalizado, os sistemas de assistência como o Porsche InnoDrive com controlo da velocidade de cruzeiro e o eixo traseiro direcional opcional. Como novo destaque, pela primeira vez, o GTS introduziu um Head-Up Display em toda a série Panamera. É configurável individualmente e projeta todas as informações de condução relevantes a cores diretamente no campo de visão do condutor.

Tradicionalmente, na Porsche, GTS significa Gran Turismo Sport: Já em 1963, o Porsche 904 Carrera GTS, enquanto automóvel desportivo homologado para utilização em estradas, trouxe a tecnologia das corridas de automóveis para a estrada. O 924 GTS e o 928 GTS seguiram e cultivaram o princípio nas décadas de 80 e de 90. Em 2007, testemunhámos o renascer do princípio com o primeiro Cayenne GTS. Em 2011, surgiu a primeira geração do Panamera GTS, na altura exclusivamente como sedã desportivo. Com o novo Panamera GTS, este é também disponibilizado pela primeira vez como automóvel Sport Turismo: com uma grande porta traseira, a aresta rebaixada do compartimento de

carga, o volume maior do porta-bagagens e a configuração 4+1 dos bancos, a nova variante GTS da série de modelos apresentados em 2017 satisfaz os mais elevados requisitos de adequação ao dia a dia e de desempenho excepcional.



---

## Motor e Desempenho

# Biturbo de oito cilindros oferece dinâmica, eficiência e emoção

O novo Panamera GTS e o novo Panamera GTS Sport Turismo dispõem da mesma geração de motores biturbo V8 que os modelos Panamera Turbo. Os objetivos de desenvolvimento mais importantes para os engenheiros da Porsche foram a elevada eficiência e o desempenho excepcional. O motor de quatro litros dos novos modelos Panamera GTS tem um desempenho máximo de 338 kW (460 cv) entre 6000 e 6500 RPM, ultrapassando o modelo V8 anterior de 4,8 litros em 20 cv. O binário máximo de 620 Nm, mais 100 Nm que anteriormente, é alcançado entre 1800 e 4500 RPM. Com o novo motor de oito cilindros, o Panamera GTS e o Panamera GTS Sport Turismo aceleram dos zero aos 100 km/h em 4,1 segundos, graças ao pacote Sport Chrono fornecido de série. Após 15,4 segundos, o sedã é capaz de alcançar os 200 km/h, enquanto o Sport Turismo atinge esta velocidade aos 15,6 segundos. A velocidade máxima dos modelos é, respetivamente, de 292 e 289 km/h (Sport Turismo). A potência excepcional é aliada a um consumo moderado de 10,3 l/100 km (Sport Turismo: 10,6 l/100 km) (ver nota de rodapé); as emissões de CO<sub>2</sub> são de 235 g/km (Sport Turismo: 242 g/km).

Uma vez que as novas normas UE relativas às emissões de escape implicam valores limite de emissão de partículas mais rigorosos para a União Europeia e outros países que as apliquem, com a introdução dos modelos Panamera GTS, e, de modo geral, a partir do novo ano de modelos, todos os modelos Panamera dispõem de um filtro de partículas de gasolina nos respetivos mercados. Assim, cumprem a norma de emissões Euro 6 d-Temp (EU6 BG) e, na China, a norma C6b. A estrutura deste filtro de cerâmica fechado é comparável à do filtro de partículas dos motores a diesel, no entanto, foi adaptada aos requisitos dos motores a gasolina. Os gases de escape são conduzidos através de canais fechados de forma alternada, sendo forçados a passar através das paredes do filtro de partículas. Os depósitos de partículas são queimados através de um processo de regeneração automático.

A nível da construção, o motor de oito cilindros consiste num motor V com estrutura longitudinal com um ângulo de abertura de 90 graus. As quatro árvores de cames de admissão e de escape ajustáveis em 50 graus são acionadas por uma corrente. A cilindrada do motor de quatro válvulas com uma rotação de até 6800 RPM é de 3996 cm<sup>3</sup>. As características técnicas dominantes do motor de injeção

direta de gasolina biturbo V8 são o novo Central Turbo Layout com turbocompressores situados no V interior, os injetores dispostos no centro da câmara de combustão, um circuito de óleo apropriado para pistas de corrida, um revestimento virtualmente sem desgaste das paredes dos cilindros e uma desativação dos cilindros.

Graças ao sistema de escape desportivo de série com as saídas de escape duplas pretas e à interação especial entre o motor e o controlo das válvulas de escape, o motor V8 apresenta uma sonoridade distinta e volumosa.

### **Central Turbo Layout garante um binário elevado a baixas rotações**

O motor V8 dos novos modelos Panamera GTS apresenta uma agilidade excepcional, mesmo a altas rotações e gamas de potência. De igual modo, o motor de oito cilindros é caracterizado pelo binário máximo, mesmo a baixas rotações. Esta característica de acionamento deve-se, em grande parte, à superalimentação biturbo no Central Turbo Layout. O turbocompressor Twin Scroll de design sofisticado alimenta a câmara de combustão do V8 com ar comprimido. As duas turbinas que rodam em sentidos opostos garantem elevados valores de binário, mesmo às mais baixas rotações. A pressão de sobrealimentação máxima do turbocompressor é de 0,8 bar. Por cada turbocompressor, o ar de admissão é comprimido por um compressor acionado pelo fluxo de gases de escape. Para garantir uma resposta ideal do motor, este ar de processo é repartido em dois fluxos; flui a partir do exterior através de uma válvula borboleta na bancada de cilindros esquerda e direita, depois de passar pelos intercoolers dispostos à esquerda e à direita do V8. Os intercoolers garantem que a temperatura do ar de processo aquecido pela compressão volta a descer significativamente. Deste modo, aumenta a densidade do ar, bem como o grau de enchimento com oxigénio do cilindro e, por fim, a eficiência.

### **Injetores posicionados ao centro**

Uma característica de todos os motores Panamera são os injetores posicionados ao centro na câmara de combustão com válvulas de injeção de alta pressão. No motor V8 dos novos modelos Panamera GTS, são utilizadas válvulas com sete orifícios de injeção; os seus feixes dispostos de forma individual garantem uma combustão ideal e, por sua vez, uma redução das emissões e elevada eficiência. Isto ocorre em cada fase operacional: a Porsche utiliza os injetores para implementar estratégias de

injeção específicas para o arranque, o aquecimento dos catalisadores, a fase de aquecimento e para o motor a temperatura operacional. Por cada bancada de cilindros, é utilizada uma bomba de alta pressão; a pressão de injeção máxima é de 250 bar.

### **Tratamento de gases de escape com catalisadores situados no V interior**

Os motores V8 dispõem de um sistema de escape de fluxo duplo com pré-catalisadores e catalisadores principais, bem como silenciadores dianteiro e traseiro. A nível da construção, de forma análoga ao Central Turbo Layout, o motor de oito cilindros é caracterizado pelos catalisadores situados no V interior, próximos do motor; devido a esta configuração, o sistema de controlo das emissões alcança a temperatura operacional ideal particularmente rápido. Adicionalmente, o aquecimento dos catalisadores na fase de arranque é acelerado através da abertura da válvula Wastegate do turbocompressor.

### **Liga de ferro nas paredes dos cilindros reduz o desgaste e o consumo de óleo**

Um dos destaques dos motores V8 é o revestimento de ferro nas paredes dos cilindros no bloco de alumínio fundido. Reduz significativamente a fricção interna, o desgaste (mesmo com combustível de má qualidade) e o consumo de óleo. Durante o processo de fabrico, é aplicado um revestimento de ferro extremamente resistente e de baixa fricção na superfície dos cilindros através de uma pulverização atmosférica de plasma. Tem uma espessura de apenas 150 micrómetros. O desgaste das paredes no ponto de viragem dos anéis de segmento é praticamente eliminado pela liga de ferro. A estrutura dos êmbolos leves moldados por fundição é adaptada à nova liga. Os anéis de segmento possuem um revestimento de nitreto de cromo que se encontra em perfeita harmonia com o revestimento de ferro. Graças a estas medidas, foi possível reduzir o consumo de óleo em até 50%, em comparação com os seus predecessores.

### **Alimentação de óleo segura, mesmo nos circuitos de corrida**

Cada Porsche deve também ser estável nos circuitos de corrida. Os novos modelos Panamera GTS satisfazem estes requisitos com facilidade, em particular, graças ao inovador circuito de óleo. A sua disposição estrutural é capaz de compensar até as mais extremas acelerações longitudinais e laterais. Uma das particularidades é a divisão das galerias de óleo para alimentação de óleo da cabeça do motor e da engrenagem. As secções transversais de alimentação das galerias de óleo foram adap-

tadas aos respetivos componentes no circuito de óleo, conforme necessário. Durante o arranque, isto pode ter um efeito positivo sobre o tempo de subida de pressão do óleo. A rápida subida de pressão é auxiliada por uma válvula de retenção na bomba de óleo; isto garante que não ocorre o refluxo de grandes volumes de óleo no V interior para o cárter, resultando no esvaziamento. A pressão do óleo é aumentada por uma bomba de óleo de palhetas totalmente variável e regulada por uma válvula controlada por diagrama característico. Esta válvula reguladora inclui um limitador de pressão do óleo, que é ativado automaticamente durante o arranque do motor e a baixas temperaturas ambiente. Uma válvula de comutação eletrónica disposta no centro do V interior também regula os bocais de pulverização dos êmbolos relevantes para a refrigeração dos êmbolos controlados por diagrama característico. Através deste controlo, são reduzidas as perdas de óleo por agitação e é regulada a quantidade de óleo em circulação. Assim, é possível realizar acelerações longitudinais e laterais elevadas, mesmo ao conduzir no anel norte do circuito de Nürburgring.

### **Equipado de série: Pacote Sport Chrono com botão Sport Response**

O pacote Sport Chrono fornecido de série nos novos modelos Panamera GTS com Launch Control e seletor de modo com botão Sport Response no volante multifunções, é perfeito para a utilização em circuitos de corrida. O seletor de modo permite aceder diretamente a quatro modos de condução (Normal, Sport, Sport Plus e Individual), através de um botão rotativo posicionado de forma ergonómica no volante. O modo Sport Plus é ideal para os circuitos de corrida. Com este modo, o conjunto propulsor é pré-tensionado de forma ideal para garantir a melhor resposta possível e a aceleração máxima. Adicionalmente, componentes ativos do chassi como a suspensão a ar de três câmaras, o Porsche Active Suspension Management (PASM), bem como sistemas opcionais como o Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport), o Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) e o eixo traseiro direcional, são comutados para um modo desportivo para maior desempenho. No centro do seletor de modo, encontra-se o botão Sport Response. Ao pressioná-lo, é disponibilizada a potência máxima do Panamera durante 20 segundos. Nesta situação, a resposta do motor é particularmente direta e espontânea; o PDK também comuta para um diagrama característico da embraiagem ainda mais dinâmico que o do modo Sport Plus e retorna diretamente a uma gama de rotações de 3000 a 6000 RPM (excetuando se o botão for premido sob carga total). As mudanças de velocidade são efetuadas com um grande atraso.

## **PDK de oito velocidades da Porsche para maior conforto e agilidade**

Tal como em todas as variantes Panamera, nos novos modelos GTS, também é utilizada uma transmissão de embraiagem dupla com oito velocidades. De modo geral, o PDK de oito velocidades permite um aumento ideal da multiplicação e um consumo de combustível eficiente, para conforto e agilidade elevados, uma vez que a sétima e oitava velocidades foram concebidas como sobremarchas para redução do número de rotações. A velocidade máxima é alcançada com a sexta velocidade. O PDK de oito velocidades do Panamera efetua as mudanças sem interrupção do esforço de tração, uma vez que a velocidade seguinte já se encontra a aguardar para que possa ser ativada numa fração de segundos. Desta forma, as características de comutação desportivas e muito confortáveis do PDK adequam-se perfeitamente ao design dinâmico de base dos novos modelos Panamera GTS.

## **Tração integral ativa com embraiagem de discos múltiplos regulada eletronicamente**

O Panamera GTS e o Panamera GTS Sport Turismo levam a sua potência para as estradas com o Porsche Traction Management (PTM) – a tração integral ativa com embraiagem de discos múltiplos regulada eletronicamente e controlada por diagrama característico. Com base na respetiva situação de condução, a embraiagem de discos múltiplos distribui a potência do motor sempre de forma ideal entre os eixos dianteiro e traseiro. Para tal, os sensores do PTM monitorizam constantemente as rotações das rodas, a aceleração longitudinal e lateral e o ângulo de viragem. O PTM aperfeiçoa o desempenho, tanto em piso seco como molhado ou com neve.

---

Chassi e Sistemas do Chassi

## Equilíbrio ente desempenho e conforto específico dos modelos GTS

De forma análoga ao conceito geral do Panamera, o chassi dos novos modelos GTS também combina o conforto em viagem de um sedã de luxo com o desempenho de um automóvel desportivo, no entanto, possui um design nitidamente dinâmico típico dos modelos GTS. A já conhecida suspensão a ar adaptável das outras variantes Panamera é instalada de série nos novos modelos GTS. Com a sua tecnologia de três câmaras, possibilita um controlo flexível e uma maior taxa de amortecimento. O chassi desportivo dos modelos GTS é rebaixado de série em 10 milímetros e o Porsche Active Suspension Management (PASM) implementado dispõe de um ajuste mais desportivo e mais específico, que se adequa aos requisitos de desempenho dos modelos GTS. O resultado são as características de condução com uma dinâmica lateral excepcional.

Por outro lado, os travões de grandes dimensões contribuem para a dinâmica longitudinal. Adicionalmente, o controlador de chassi integrado Porsche 4D Chassis Control analisa e sincroniza todos os sistemas do chassi em tempo real e otimiza, assim, a dirigibilidade. Opcionalmente, é possível otimizar ainda mais a dinâmica dos novos modelos Panamera GTS através de sistemas inovadores como a estabilização de rodagem Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) com Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), o Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) e o eixo traseiro direcional.

### Suspensão a ar adaptável com tecnologia de três câmaras de série

O Panamera GTS e o Panamera GTS Sport Turismo são equipados de série com uma suspensão a ar adaptável de três câmaras. A suspensão a ar adaptável estabelece novos padrões, em particular no que diz respeito ao nível de conforto. O sistema é composto por três câmaras de ar comutáveis por amortecedor, o que possibilita um grande espectro de taxas de amortecimento. Desta forma, é possível configurar o chassi para uma baixa taxa de amortecimento de base de forma extremamente confortável, uma vez que a taxa de amortecimento é adaptada eletronicamente numa fração de um segundo sempre que necessário, por exemplo, durante a aceleração ou a travagem ou para reduzir a oscilação.

## Ajuste desportivo: Porsche Active Suspension Management (PASM)

O Porsche Active Suspension Management (PASM) equipado de série consiste num controlo eletrónico dos amortecedores. O sistema reage ao estado da estrada e ao estilo de condução e, com base nisto, regula continuamente o amortecimento de cada roda. Os amortecedores equipados nos novos modelos Panamera GTS dispõem de um ajuste específico mais desportivo para satisfazer os requisitos de desempenho e melhorar as características de condução relativas à dinâmica lateral. De modo geral, é possível selecionar três modos de condução: "Normal", "Sport" ou "Sport Plus". É assim que funciona o PASM: os sensores detetam os movimentos da carroçaria e das rodas e a forma como estes ocorrem durante acelerações ou travagens fortes, ao descrever curvas a alta velocidade ou em superfícies irregulares. Os dados recolhidos são enviados pelo PASM ao Porsche 4D Chassis Control. O centro de comando calcula as condições de condução atuais e regula as curvas características dos amortecedores do PASM e as taxas de amortecimento da suspensão a ar adaptável com base no modo. Evidentemente, graças ao 4D Chassis Control, os parâmetros de regulação dos outros sistemas eletrónicos opcionais do chassi também são adaptados em termos da sua interação para garantir o máximo desempenho.

## Sistema de 48 volts: estabilização de rodagem ativa PDCC Sport com PTV Plus

A estabilização de rodagem Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) opcional com tecnologia de 48 volts otimiza a dinâmica de condução através da integração de estabilizadores eletromecânicos. O sistema efetua os ajustes de forma nitidamente mais rápida do que sistemas com atuadores hidráulicos e endurece os estabilizadores para minimizar a oscilação da carroçaria. No Panamera, a Porsche combina o PDCC Sport com o Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus). O bloqueio do diferencial do eixo traseiro com controlo eletrónico garante uma distribuição variável dos binários de acionamento entre as rodas traseiras, enquanto as intervenções de travagem seletiva sobre as rodas estabelecem um binário de direção adicional. Isto resulta num comportamento de direção mais ágil. Por outro lado, o PTV Plus garante um aumento substancial de tração durante a aceleração ao sair das curvas através do bloqueio intencional do diferencial.

## **Eixo traseiro direcional melhora a dinâmica lateral e a estabilidade longitudinal**

Os novos modelos Panamera GTS podem ser equipados com um eixo traseiro direcional, a pedido. A velocidades baixas de até aproximadamente 50 km/h, as rodas traseiras são viradas, de forma variável de acordo com a velocidade, no sentido oposto das rodas dianteiras, até um ângulo de viragem máximo de 2,8 graus. Trata-se de uma redução virtual da distância entre os eixos. As vantagens são o comportamento mais dinâmico da direção nas curvas, bem como a facilidade das manobras e do estacionamento em espaços estreitos. A velocidades mais elevadas, as rodas traseiras voltam a virar no mesmo sentido que as rodas dianteiras, dependendo da velocidade. Isto resulta numa aumento virtual da distância entre os eixos e uma estabilidade de condução ainda maior, por exemplo, ao mudar de faixa na autoestrada. A utilização do eixo traseiro direcional permite também uma desmultiplicação direta da direção no eixo dianteiro, proporcionando uma sensação de direção extremamente desportiva. De modo geral, o eixo traseiro direcional melhora a segurança ativa, a dinâmica de condução e o conforto.

## **Regulador de chassis integrado Porsche 4D Chassis Control**

O Porsche 4D Chassis Control é um sistema de controlo central interligado. Analisa a situação atual de condução de forma centralizada em todas as três dimensões (dinâmica longitudinal, lateral e vertical), calcula informações ideais sobre o estado de direção e disponibiliza-as de modo uniforme e em tempo real a todos os sistemas do chassi – uma quarta dimensão do controlo do chassi. Desta forma, os sistemas reagem de forma integrada à situação de condução iminente. Por exemplo: Durante a entrada dinâmica numa curva, o controlo eletrónico da suspensão PASM, a suspensão a ar adaptável, o eixo traseiro direcional, o PTV Plus e o PDCC Sport asseguram em conjunto um comportamento da direção com maior suporte e alto grau de agilidade e estabilidade. O Porsche 4D Chassis Control transmite um impulso aos sistemas do chassis ao entrar na curva. Desta forma, os sistemas atuam atempadamente e proporcionam o máximo desempenho em curvas.

## **Travões de grandes dimensões para uma desaceleração de excelente qualidade**

As dimensões do sistema de travagem equipado de série – pinças fixas de seis êmbolos na dianteira, pinças fixas de quatro êmbolos na traseira – foram, em grande medida, adaptados à potência dos novos modelos Panamera GTS. Os travões de ferro fundido cinzento com as pinças dos travões



vermelhas proporcionam uma desaceleração de excelente qualidade. Os discos autoventilados do eixo dianteiro são de 390 x 38 milímetros e os do eixo traseiro são de 365 x 28 milímetros. A pedido, também estão disponíveis os travões de cerâmica Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) testados em circuito de corrida para os modelos Panamera GTS.

Ambos os modelos GTS são equipados de série com rodas pintadas de preto de 20 polegadas com o design Panamera. Os pneus de tamanho 275/40 ZR 20 na dianteira e 315/35 ZR 20 na traseira proporcionam uma aderência ideal.

---

## Design e Equipamento

# Aparência potente com equipamento abrangente

Os novos modelos GTS salientam o facto de serem automóveis desportivos da categoria dos sedãs de luxo como argumento-chave de venda através do foco particularmente desportivo do design e do equipamento. O Panamera GTS e o Panamera GTS Sport Turismo têm 5053 milímetros de comprimento, 1417 milímetros de altura e 1937 milímetros de largura. Entre as pequenas saliências da carroçaria, estende-se uma grande distância entre eixos de 2950 milímetros. Ambos os modelos GTS são equipados de série com rodas de 20 polegadas com o design Panamera, pintadas em preto com um brilho acetinado.

## Pacote Sport Design de série com detalhes em preto

Na dianteira, os modelos GTS distinguem-se das outras variantes Panamera pelo novo painel dianteiro Sport Design com lábio do spoiler preto. Os faróis LED, incluindo o Porsche Dynamic Light System (PDLS), as luzes diurna de quatro pontos, as luzes de curva, os sistemas de limpeza dos faróis e a regulação dinâmica do alcance dos faróis equipados de série garantem uma visibilidade adequada à noite. Os faróis LED Matrix fumados com PDLS Plus e 84 díodos luminosos acionáveis de forma individual estão disponíveis como opção. Os estribos laterais Sport Design pintados em preto conferem aos modelos GTS um aspeto rebaixado e salientam os elevados requisitos de desempenho. Os frisos dos vidros laterais são fornecidos de fábrica em preto de alto brilho e estão presentes inscrições GTS nas portas dianteiras. A cor preta também é predominante na parte traseira, onde a parte inferior traseira Sport Design, a inscrição "PORSCHE" e a designação do modelo estão pintadas em conformidade. Ambas as saídas de escape duplas do sistema de escape desportivo fornecido de série também são pretas. Tal como seria de esperar do GTS, as luzes traseiras com design tridimensional e tecnologia LED, as luzes de travagem de quatro pontos integradas e a faixa luminosa são fumadas. O spoiler traseiro retrátil está perfeitamente integrado na porta traseira equipada de série com abertura e fecho elétrico do sedã desportivo. No caso do novo Panamera GTS, a asa é dividida ao estender, aumentando a superfície. Desta forma, a força de pressão sobre o eixo traseiro é aumentada a altas velocidades.

O Panamera também combina elevado conforto, a desportividade típica da Porsche e um design vanguardista com grande variedade no interior. Adicionalmente, os modelos GTS implementam detalhes particularmente desportivos e oferecem um equipamento de série especialmente abrangente. Os bancos desportivos elétricos adaptáveis de 18 posições com pacote Memory proporcionam ao condutor e aos passageiros um bom apoio lateral e conforto excepcional. Os painéis centrais dos bancos são de Alcantara, tal como os apoios para os braços nas portas, as palas, o revestimento do teto e as colunas A, B e C. No equipamento de série, também se encontra o volante multifunções com aquecimento, forro em Alcantara, patilhas de mudanças e o seletor de modo do pacote Sport Chrono. As inscrições GTS encontram-se nos estribos das portas, no conta-rotações e nos apoios para a cabeça. O mostrador do conta-rotações está disponível em carmim ou giz.

Com o pacote do interior GTS, é possível aperfeiçoar ainda mais o interior do automóvel. No pacote, estão incluídos os cintos de segurança, as inscrições bordadas nos apoios para a cabeça, bem como as costuras dos bancos e dos tapetes nas cores contrastantes de carmim ou giz.

## **Porsche Advanced Cockpit com ligação à Internet de série**

Uma característica geral da segunda geração Porsche Panamera é o seu conceito de operação e visualização digitalizado: o Porsche Advanced Cockpit de série com painéis sensíveis ao toque e ecrãs configuráveis individualmente. O cockpit interativo é constituído por dois ecrãs de sete polegadas. Um ecrã tátil de 12,3 polegadas na consola central funciona como elemento de operação e visualização central do Porsche Communication Management (PCM), com navegação online. O sistema de infotainment pode ser utilizado de forma fácil e intuitiva e pode ser configurado conforme o gosto pessoal. Através de mosaicos pré-definidos, é possível configurar um ecrã inicial de forma rápida e simples com as suas funções preferidas: por exemplo, a estação de rádio favorita ou o destino de navegação, os números de telefone favoritos ou a ativação do sistema de escape desportivo. No lado direito do ecrã Full HD, é possível selecionar um widget de informações que permite aceder a outras áreas de funções do PCM. Por exemplo, é possível visualizar a navegação na área de interação no centro do ecrã, utilizando ao mesmo tempo a função de telefone à direita. Também é possível configurar até seis perfis individuais. Para além de várias configurações do interior, o perfil memoriza parâmetros das luzes, dos programas de condução e dos sistemas de assistência.

É possível ligar os telemóveis e smartphones através do módulo Connect Plus. O Panamera dispõe de um módulo de telefone LTE com leitor de cartões SIM. O acesso à Internet a qualquer momento é disponibilizado de série através do cartão SIM integrado nos modelos Panamera, mediante pedido. Para uma navegação rápida e fiável, são disponibilizadas informações de tráfego em tempo real. Isto garante uma descrição geral rápida das condições de tráfego e uma adaptação dinâmica do percurso. Adicionalmente, estão disponíveis vários serviços Porsche Connect adicionais. Está disponível uma lista detalhada dos serviços Connect disponíveis em cada país e veículo em [www.porsche.com/connect](http://www.porsche.com/connect).

---

## Sistemas de Assistência e Conforto

# Primeiro Head-Up Display num Panamera

Vários sistemas de assistência fornecidos de série ou opcionais tornam as viagens nos novos modelos Panamera GTS confortáveis e seguras. Para além dos sistemas já conhecidos, como, por exemplo, o assistente de mudança de faixa e o sistema de aviso de saída de faixa com reconhecimento de sinais de trânsito, é disponibilizado pela primeira vez um Head-Up Display num Panamera, que projeta as informações de condução relevantes a cores diretamente no campo de visão do condutor. Outros destaques são as opções do Porsche InnoDrive e do assistente de visão noturna. Esta última utiliza uma câmara de infravermelhos que deteta peões e animais de grande porte a uma distância de até 300 metros e que apresenta avisos com cores diferentes no cockpit. Se o veículo estiver equipado com os faróis LED Matrix com 84 LED acionáveis de forma individual por farol, os peões fora do alcance das luzes de cruzamento também são iluminados brevemente, caso se encontrem na faixa de rodagem monitorizada, para que o condutor possa reagir atempadamente.

## Auxílio ao condutor: Porsche InnoDrive e assistente de engarrafamento

Outra função inovadora é o Porsche InnoDrive com controlo da velocidade de cruzeiro: com base nos dados de navegação tridimensionais de alta resolução, são determinadas e ativadas taxas ideais de aceleração e desaceleração para os próximos três quilómetros, bem como as especificações de velocidade e do modo planar. Para isso, o copiloto eletrónico considera automaticamente curvas, subidas e velocidades permitidas. Os sensores de radar e de vídeo detetam outros veículos e limites atuais de velocidade e também os têm em consideração para o controlo. Além disso, a gama dos sistemas de assistência foi ampliada para aquelas situações nas quais até num Porsche a diversão é limitada: nos engarrafamentos. Em situações de engarrafamento com velocidades de até 60 km/h, o assistente de engarrafamento auxilia o condutor através de uma direção longitudinal e lateral integrada do veículo, na qual o percurso de acompanhamento regulado pelo ACC atrás de uma fila de veículos detetada é combinado com uma assistência de direção por meio da direção eletromecânica, na qual é possível intervir facilmente a qualquer momento.

## Head-Up Display com visualização configurável de forma individual

Com os novos modelos GTS, a Porsche irá introduzir um Head-Up Display opcional em todos os modelos Panamera. O sistema já conhecido da série Cayenne projeta todas as informações de condução relevantes numa imagem a cores diretamente no campo de visão do condutor. O Head-Up Display está integrado no painel de instrumentos de forma discreta, diretamente à frente do para-brisas. As indicações aparentam estar a uma distância de 2,3 metros, diretamente no campo de visão do condutor. A visualização do Head-Up Display pode ser configurada em termos de altura, luminosidade e ângulo de rotação. A configuração ocorre através de um menu separado diretamente no Porsche Communication Management (PCM). A pedido, são projetados no para-brisas vários tipos de informações, como, por exemplo, informações do sistema de navegação, dos sistemas de assistência, advertências, bem como outros eventos. Para tal, a área de indicações e de visualização está dividida, no total, em seis setores.

O condutor pode selecionar quatro predefinições diferentes, no total, com as quais são apresentadas diferentes informações de condução, dependendo da pré-seleção: A vista Standard apresenta principalmente a atividade e o estado dos sistemas de assistência. Na área superior, são apresentadas ao centro as mesmas informações que são apresentadas na área de visualização do painel de instrumentos. No canto superior esquerdo da visualização, é apresentada a sinalização rodoviária detetada e aplicável no momento. Na área inferior, a velocidade efetiva é apresentada ao centro. Com o modo de navegação ativo, são apresentadas as informações de navegação na área de visualização à direita. Na vista Sport Chrono, as indicações do Head-Up Display são complementadas por informações adicionais. Na área de visualização superior, é apresentado o conta-rotações ao centro. Ao utilizar a função Sport Response, é apresentado no canto superior direito o tempo restante da função. No canto inferior direito, é indicada a velocidade engrenada. A área de visualização à esquerda oferece ao condutor informações sobre o tempo e o número de volta. A vista compacta reduz o número de informações apresentadas ao essencial. Deste modo, são apresentadas a velocidade aplicável no momento e as informações de navegação na área superior. Na área inferior, é apresentada a velocidade efetiva, bem como o estado dos sistemas de assistência. Se necessário, o condutor pode criar e visualizar uma vista personalizada. Para isto, o condutor pode fazer uma seleção a partir de elementos de visualização individuais. A configuração das indicações definidas pelo utilizador ocorre através do PCM.

Adicionalmente, são apresentadas informações relevantes para a situação atual, independentemente da predefinição selecionada. Assim, a título de exemplo, em caso de uma colisão iminente, é apresentado um grande símbolo de aviso. Em caso de chamadas recebidas ou se os comandos de voz estiverem ativos, também são acionados os símbolos correspondentes. A comutação automática entre a visualização diurna e noturna ajuda a visualizar as indicações mais facilmente, dependendo da hora do dia. Alternativamente, o condutor também pode mudar a vista manualmente.

---

O primeiro do seu tipo: Panamera GTS Sport Turismo

## Design extravagante, spoiler de tejadilho adaptável e conceito dos bancos 4+1

O novo Panamera GTS não está apenas disponível como o tradicional sedã desportivo, mas também, pela primeira vez, como automóvel Sport Turismo. A nível concetual, o modelo GTS também oferece todas as vantagens da nova série Sport Turismo resultantes do design vanguardista. A linha do tejadilho mais elevada, comparável à de um sedã desportivo, facilita a entrada e a saída na traseira e garante mais espaço para a cabeça. O porta-bagagens beneficia da porta traseira com abertura ampla e acionamento elétrico equipada de série e da aresta do compartimento de carga com apenas 622 milímetros. Se o Sport Turismo estiver equipado com acesso Comfort, basta um gesto com o pé para abrir ou fechar a porta traseira; o veículo reconhece o utilizador através da chave com comando. Tal como todos os modelos Sport Turismo, o Panamera GTS está equipado de série com um banco traseiro de três lugares. Dado que os dois lugares nas extremidades foram concebidos como bancos individuais, em conformidade com os requisitos desportivos e de conforto da série, os bancos traseiros possuem uma configuração 2+1. É possível encomendar dois bancos individuais eletricamente ajustáveis para a traseira como opção. Com carga até à extremidade superior dos bancos traseiros, o Panamera GTS Sport Turismo oferece um espaço de arrumação de 520 litros. Os encostos dos três bancos traseiros podem ser rebatidos em separado ou em conjunto (relação de 40:20:40); o desbloqueio do porta-bagagens é elétrico. Desta forma, o espaço de arrumação é aumentado em 1390 litros.

A Porsche disponibiliza um sistema de gestão do compartimento de carga para o porta-bagagens do Panamera Sport Turismo como opção. O sistema variável para o transporte seguro de objetos de todos os tipos é composto por duas calhas de fixação integradas no piso do porta-bagagens, quatro olhais de amarração e uma rede de separação do porta-bagagens. É fornecida de série uma cobertura flexível do porta-bagagens. Se for necessário carregar o computador portátil a caminho de um compromisso, é possível fazê-lo através da tomada de 230 volts fornecida a pedido que se encontra no compartimento de carga.



## Spoiler de tejadilho para até 50 quilogramas de força descendente adicional

Na categoria do Panamera Sport Turismo, o spoiler de tejadilho equipado de série é único. O seu ângulo de ataque é ajustável em três níveis, com base na situação de condução e no modo de condução selecionado, e gera uma força descendente adicional de até 50 quilogramas sobre o eixo traseiro. Até uma velocidade de 170 km/h, o elemento defletor de ar, um dos componentes do sistema Porsche Active Aerodynamics (PAA), permanece na posição retraída, adaptando-se com um ângulo de menos sete graus à linha do tejadilho inclinada para trás. A uma velocidade de 170 km/h, o spoiler de tejadilho comuta automaticamente para a posição estendida e aumenta a estabilidade de condução e a dinâmica lateral com um ângulo de ataque de mais um grau. Nos modos de condução Sport e Sport Plus, o spoiler de tejadilho comuta para esta posição a uma velocidade de 90 km/h. O PAA também oferece assistência ativa, adaptando o ângulo de ataque do spoiler de tejadilho para mais 26 graus a 90 km/h quando o teto panorâmico opcional está aberto. Desta forma, a turbulência é compensada e os ruídos são reduzidos em conformidade.