



PORSCHE



El nuevo Panamera GTS
Purista

Idea	4
Deportividad	12
Motor	14
Transmisión	18
Chasis	22
Ecuanimidad	30
Seguridad	31
Medio ambiente	32
Personalidad	34
Confort	35
Equipamiento de serie	42
Personalización	43
Conclusión	47
Datos técnicos	48



La idea

Deportividad en su forma más pura. En un Panamera. Apparently para los ingenieros de Porsche no se puede poner el listón suficientemente alto. Probablemente esta constante búsqueda de la pura y estricta diversión al volante les ha llevado a construir el Panamera GTS. Un Gran Turismo. Para los puristas del automovilismo deportivo.

**La idea Panamera GTS.
Pensado para mucho más que para
un simple recorrido.**

La serie de modelos Panamera combina dinámica sin concesiones con confort. Y encarna todo aquello que caracteriza a Porsche, es decir, la apasionada construcción de automóviles deportivos con una alta eficiencia. Todo esto ha sido impulsado una vez más por nuestros ingenieros. El resultado: el Panamera GTS. Vocación por la deportividad.

GTS. Tres letras que, en combinación con el nombre Porsche, han escrito muchas páginas de la historia del automovilismo, tanto dentro como fuera de los circuitos de competición. Tres letras que combinan las elevadas prestaciones sobre el circuito de competición con una elevada deportividad en la vida diaria.

Pero, ¿cómo se concreta la idea Panamera GTS? Con hechos claros, por ejemplo. Motor atmosférico de 4,8 litros, 316 kW (430 CV) de potencia, 520 Nm de par motor, cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) de siete velocidades y tracción total activa.

Pero los meros hechos no son suficientes para caracterizar al nuevo Panamera GTS. Con su potencia, no sólo cubre el hueco entre el Panamera 4S y el Panamera Turbo. Es más: se trata de la expresión más deportiva de la serie Panamera, con un claro enfoque hacia las prestaciones. Por eso le hemos añadido todo aquello que lo vuelve más enérgico, más emocional y más deportivo. Técnica y estéticamente. Y tanto en el interior como en el exterior. Típicamente Intelligent Performance.

Cuatro puertas, cuatro plazas, eso ya lo conoce. Pura diversión al volante acompañada de pura fuerza. Conózcalas.



Puede consultar los datos de consumo de combustible y emisiones de CO₂ en la página 49.

[01]



Se trataba de definiciones claras. Y de un claro pronunciamiento.

El exterior.

¿Cómo se puede describir la estampa de los modelos Panamera? Bajo, ancho, plano. Proporciones de automóvil deportivo en todo caso. Frontal, hombros, trasera – todo inmediatamente reconocible como Porsche. Un rostro entre la multitud.

¿Y el Panamera GTS? Va un paso más allá. Se pega mucho más al asfalto. Muestra su deportividad aún más claramente.

Pero empecemos por el principio. De serie en el Panamera GTS: los faros Bi-Xenón con cuatro focos de luz diurna en cada

caso con tecnología de diodos luminosos, adoptados del Panamera Turbo, aunque con una diferencia: las molduras interiores acabadas en negro. A juego con lo anterior, las luces delanteras del Panamera Turbo con conductores de fibra óptica de diodos luminosos circundando los intermitentes.

También guardan la estética Panamera Turbo: el carenado delantero SportDesign con las grandes tomas de aire a derecha e izquierda para la alimentación de aire de los dos módulos de filtro de aire específicos GTS. Encontrará más al respecto en el capítulo dedicado al motor.

Las salidas de aire laterales detrás de las ruedas delanteras están esmaltadas en Negro pulido brillante, del mismo modo que las molduras de las ventanillas laterales, las tapas del sistema limpiavafaros,

la moldura decorativa de la trasera y el difusor trasero.

De forma complementaria, la parte inferior del Panamera GTS se ha mantenido empezando por los extremos laterales del frontal, pasando por los faldones laterales y el carenado inferior trasero, hasta las salidas de escape en del sistema de escape deportivo, de lo que resulta una línea aún más dinámica que, junto con el descenso de 10 mm del chasis, subrayan la mayor deportividad de su estampa.

Para una mayor presión de compresión y una mayor estabilidad a alta velocidad, el Panamera GTS está equipado con el spoiler trasero del Panamera Turbo, que a partir de 90 km/h no sólo se despliega hacia arriba, sino también hacia derecha e izquierda.

Al objeto de responder a su superior potencia, el Panamera GTS dispone de serie de llantas Panamera Turbo de 19 pulgadas, reconocibles por el color rojo de las mordazas de freno.

El Panamera GTS puede equipar los mismos colores de exterior que los demás modelos Panamera y, opcionalmente, otro más: Rojo Carmín. Junto con las notas de contraste en color negro, pone de manifiesto su deportividad de forma aún más patente.

El anagrama «Panamera GTS» en el capó trasero y los anagramas opcionales en el borde inferior de las puertas delanteras redondean la estampa global.

Pura deportividad también. Pero, con el corazón en la mano: tampoco habría esperado otra cosa de un Panamera GTS.



[01] El Panamera GTS en el color de serie Rojo Carmín con llantas RS Spyder Design de 20 pulgadas



[01]

El interior.

Lo reconocerá nada más abrir la puerta: típicamente Panamera, por un lado, es decir, claro y ergonómico. Por otro, todavía más deportivo: con la combinación de serie de cuero y Alcantara, por ejemplo. Y los cinco colores de interior opcionales. Las bandas centrales de los asientos deportivos adaptables, las secciones superiores de los reposabrazos de las puertas, así como el reposabrazos de la parte delantera de la consola central y la galería de techo interior están tapizados en Alcantara.

El volante SportDesign con levas de cambio de aleación ligera es de serie. También puede equipar opcionalmente el aro del volante tapizado en Alcantara negro.

Una particularidad: el Panamera GTS puede equipar opcionalmente un paquete de equipamiento en dos colores en combinación con el interior en negro. Las costuras del salpicadero, de los antepechos de las puertas, de los asientos, de los reposabrazos de la consola central y de las puertas, así como y de las alfombrillas están realizadas con hilo en Rojo Carmín o Plata GT. Los reposacabezas de las cuatro plazas llevan bordado el anagrama «GTS» en el mismo color.

A juego con lo anterior, los cinturones de seguridad de los cuatro asientos son de color Rojo Carmín o Plata GT.

Naturalmente, también se encuentran disponibles opcionalmente para el Panamera GTS los equipamientos bicolor y los equipamientos de cuero natural de los demás modelos Panamera, aunque en ese caso sin aplicaciones en Alcantara.

¿Y para finalizar? Sólo queda por mencionar el anagrama «GTS» en el cuentarrevoluciones y las molduras de acceso de aluminio cepillado con el anagrama «Panamera GTS» del Panamera. Para que subirse al vehículo sea aún más emocionante.

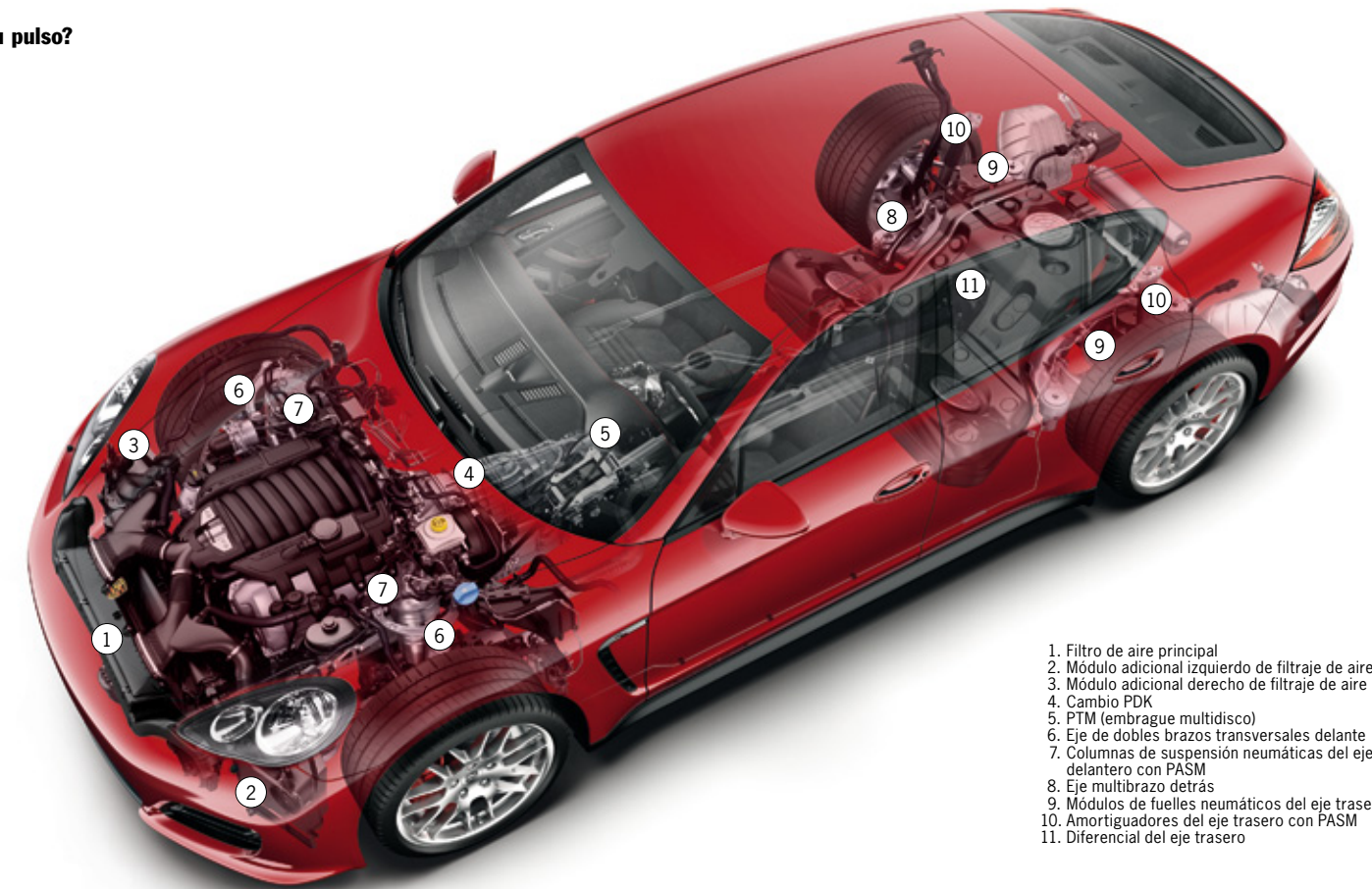
[01] Interior del Panamera GTS con paquete de equipamiento en Rojo Carmín, paquete de interior de carbono y otros equipamientos personalizados



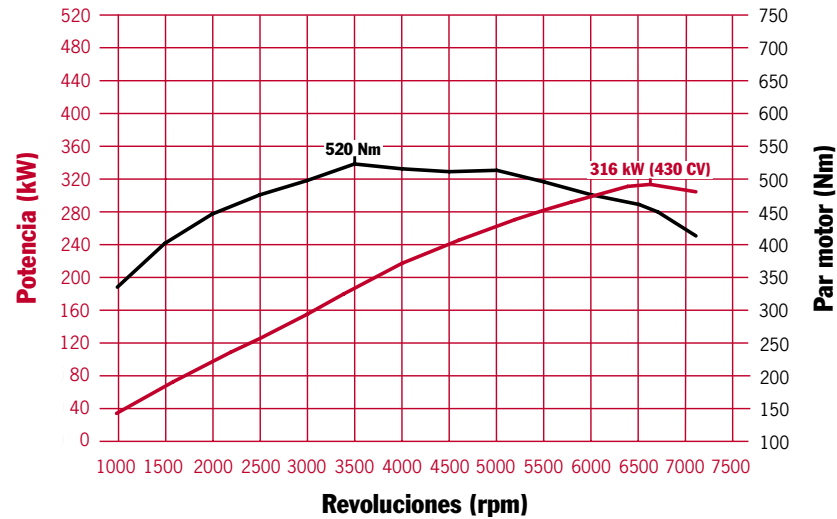
Deportividad

Máximas prestaciones. Un concepto que en Porsche jamás quedará desatendido. Porque requiere una pasión infinita. Y averiguar cuánta de esa pasión se esconde detrás del anagrama «GTS» es una tarea muy personal. Aquí le proporcionamos algunas informaciones y datos.

¿Por qué se acelera su pulso?
Pura física.



1. Filtro de aire principal
2. Módulo adicional izquierdo de filtraje de aire
3. Módulo adicional derecho de filtraje de aire
4. Cambio PDK
5. PTM (embrague multidisco)
6. Eje de dobles brazos transversales delante
7. Columnas de suspensión neumáticas del eje delantero con PASM
8. Eje multibrazo detrás
9. Módulos de fuelles neumáticos del eje trasero
10. Amortiguadores del eje trasero con PASM
11. Diferencial del eje trasero



Panamera GTS: 316 kW (430 CV) a 6.700 rpm, 520 Nm a 3.500 rpm

El motor.

El Panamera GTS es propulsado por un motor atmosférico de 8 cilindros en V y 4,8 litros de cilindrada en arquitectura ligera. Con pistones de fundición de aluminio, culatas de aluminio de una sola pieza y una lubricación por cárter seco integrada para una alimentación de aceite segura incluso en modalidad de conducción deportiva. Está basado en el motor del Panamera 4S, aunque desarrolla 22 kW (30 CV) más y dispone de un par motor superior en 20 Nm. Además su capacidad de giro es mayor y el régimen máximo de revoluciones ha sido incrementado en 400 rpm, y alcanza ahora las 7.100 rpm. El resultado: 316 kW (430 CV) y 520 Nm.

Esta superior potencia se alcanza mediante medidas como, por ejemplo, árboles de levas de admisión modificados con mayor carrera de las válvulas, así como un nuevo sistema de aspiración de aire con dos módulos de filtraje de aire adicionales a izquierda y derecha en el frontal.

A revoluciones superiores a 3.500 rpm se abren unas mariposas en los módulos de filtraje de aire que facilitan la aspiración de aire por parte del motor. A velocidades superiores se consigue otro incremento de potencia gracias a la presión dinámica del viento relativo.

A ello hay que añadir una distribución del motor especialmente modificada para el Panamera GTS que posibilita, por ejemplo, una generación más rápida del par motor.

Ello se traduce en una respuesta perceptiblemente más directa del motor. O bien, por medio del apagado parcial y temporal de cilindros en los procesos de cambio, en tiempos de cambio mucho más rápidos del cambio Porsche Doppelkupplung (PDK) de serie.

Modificaciones que puede percibir, por ejemplo, en el sonido considerablemente más denso del motor y que puede apreciar en todo el cuerpo: en el programa SPORT PLUS el Panamera GTS acelera en tan sólo 4,5 segundos de 0 a 100 km/h y alcanza una velocidad máxima de 288 km/h.

En pocas palabras, la propulsión del Panamera GTS se concentra al cien por cien en lo esencial: máxima deportividad.



Puede consultar los datos de consumo de combustible y emisiones de CO₂ en la página 49.

La inyección directa de gasolina (Direct Fuel Injection – DFI).

La DFI inyecta el combustible directamente en la cámara de combustión de forma dosificada, a una presión de hasta 120 bares y con una exactitud de milisegundos, a través de las válvulas de inyección accionadas electrónicamente, proporcionando una distribución homo-

génea de la mezcla de combustible y aire y, por tanto, una eficaz combustión.

Mediante la formación de mezcla directamente en el cilindro se consigue mejorar la refrigeración interna de las cámaras de combustión con respecto a la inyección en el múltiple de admisión. La relación de compresión de 12,5:1 lograda de este modo proporciona un mayor grado de eficacia del motor.

VarioCam Plus.

También el Panamera GTS incorpora el sistema VarioCam Plus, un sistema para la regulación de los árboles de levas de admisión, así como de la apertura de las válvulas de ese mismo lado. A regímenes medios de revoluciones y bajos márgenes de carga, el sistema VarioCam Plus disminuye el consumo de combustible y las emisiones de gases de escape al reducir la apertura de las válvulas y adelantar el punto de encendido, aumentando al mismo tiempo la suavidad mecánica del motor. Los valores máximos de par motor y plena potencia se alcanzan con la apertura máxima de las válvulas de admisión y con tiempos de distribución retardados.

¿Y qué obtiene usted de todo esto? Una extraordinaria fuerza de tracción con un consumo relativamente bajo.

La función automática de arranque y parada.

La función automática de arranque y parada también se equipa de serie en el Panamera GTS. Si, por ejemplo, ha de esperar ante un semáforo y tiene el freno pisado, el sistema apaga el motor automáticamente. En cuanto se suelta el freno el motor arranca de nuevo, lo que ahorra combustible.

La ventaja: como conductor es suficiente con que se comporte como lo había hecho hasta ahora. Los sistemas de audio y comunicación siguen funcionando a pesar del apagado del motor, el sistema de climatización continúa manteniendo la temperatura seleccionada. El motor arranca de nuevo en cuanto se detecta mayor consumo de energía o la necesidad de un mayor rendimiento de refrigeración.

La función automática de arranque y parada se puede desactivar y activar por medio de una tecla. En determinadas situaciones

la función está inactiva, en caso de elevadas temperaturas exteriores, pendientes pronunciadas o bajo nivel de carga de la batería, por ejemplo. Igualmente con la modalidad SPORT o SPORT PLUS activada (pág. 28).

El sistema de escape deportivo.

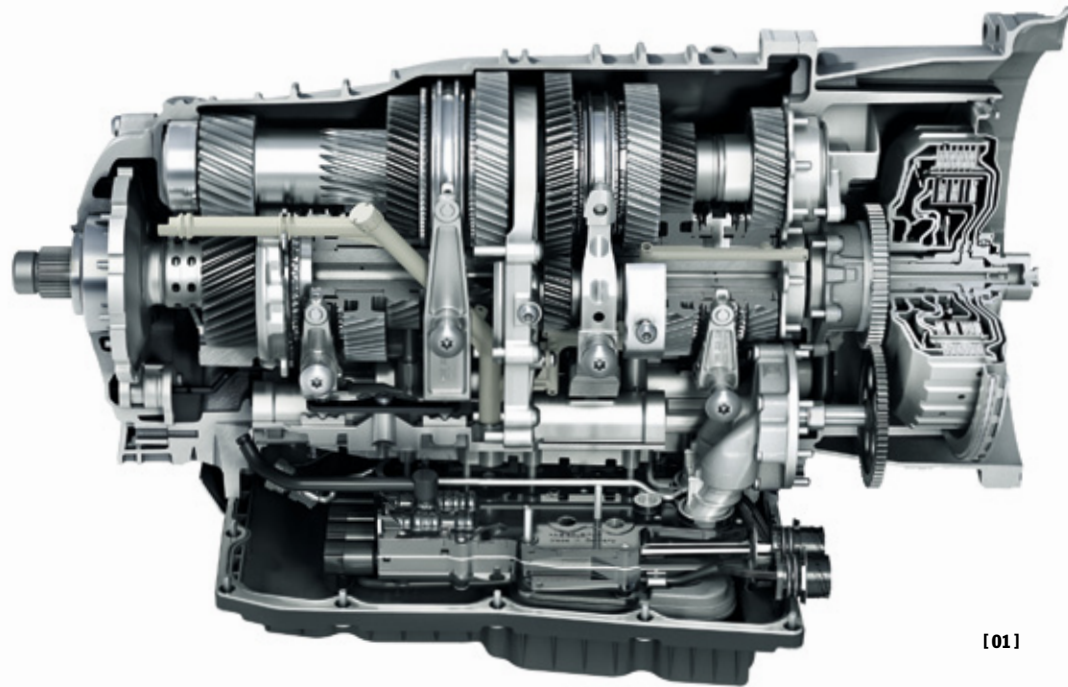
De serie en el Panamera GTS: el sistema de escape deportivo con salidas de escape esmaltadas en negro mate. El sistema de escape está realizado con aleaciones de aceros inoxidables de larga vida útil. Los precatalizadores y catalizadores principales, sumamente eficaces, se calientan con rapidez y permiten una depuración muy eficaz de los gases de escape. Pulsando una tecla independiente o activando la modalidad SPORT o SPORT PLUS, el sistema de escape deportivo ofrece un sonido típicamente de competición que destaca entre los demás modelos Panamera.



[01]

[01] Sistema de escape deportivo





[01]

El cambio Porsche Doppelkupplung (PDK).

El cambio PDK de siete velocidades con modalidad manual y automática es exponente de deportividad con eficiencia y confort. Para unos rápidos cambios de marcha sin interrupción perceptible de la fuerza de tracción. Con desmultiplicación deportiva entre las velocidades primera y sexta. La velocidad máxima se alcanza en la sexta velocidad. La séptima velocidad cuenta con una desmultiplicación larga y permite cómodos regímenes de revoluciones también a mayores velocidades.

Para adaptarlo al Panamera GTS, hemos rediseñado el cambio PDK (a juego con el carácter del vehículo) de forma todavía más deportiva. Dependiendo del programa de cambio («Normal», SPORT o SPORT PLUS, pág. 28) los procesos de

cambio de marchas tienen lugar de forma entre deportiva y extremadamente deportiva. Así, por ejemplo, al cambiar a marchas largas las revoluciones del motor se adaptan más rápidamente a las revoluciones de la caja de cambios gracias al breve apagado parcial de cilindros, lo que posibilita tiempos de cambio más rápidos aún, acompañados de un sonido de motor de competición.

En la modalidad SPORT PLUS el cambio PDK está configurado para ofrecer las máximas prestaciones: Así, por ejemplo, al cambiar a marchas largas ya no se reduce el par motor, la fuerza de tracción es aprovechada al máximo y se alcanza la máxima aceleración posible.

¿Y usted? Disfrutará de una experiencia de conducción muy similar a la competición deportiva.



[02]



[01]

El volante SportDesign.

De serie en el Panamera GTS: el volante SportDesign con levas de cambio y la marca de las doce horas en el aro del volante tapizado en cuero liso.

Las levas de aleación ligera se encuentran ergonómicamente alojadas detrás de los radios derecho e izquierdo del volante. Tirando hacia la derecha cambia a la siguiente marcha más larga. Tirando hacia la izquierda reduce de marchas. La activación de las funciones SPORT, SPORT PLUS y «Launch Control» (asistente de salida, pág. 28) se visualiza en los radios izquierdo y derecho.

También puede equipar opcionalmente el volante SportDesign con un aro tapizado en negro Alcantara.

[01] Volante SportDesign

El Porsche Traction Management (PTM).

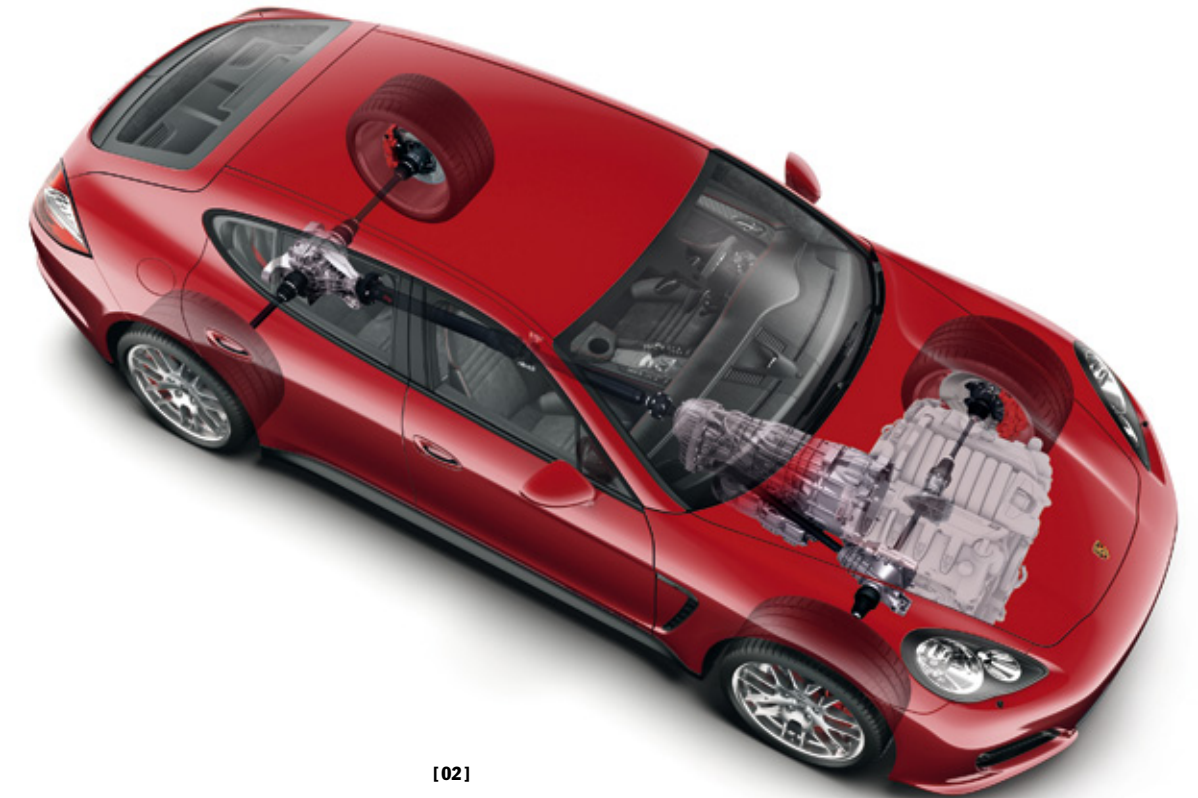
De serie en el Panamera GTS: el sistema Porsche Traction Management (PTM), integrado por la tracción total activa con embrague multidisco de gestión electrónica y regulado por campos característicos, el diferencial automático de freno (ABD) y el control automático de tracción (ASR). El embrague multidisco de gestión electrónica regula de forma completamente variable la distribución de la fuerza motriz entre el eje trasero de tracción permanente y el eje delantero.

Por medio de la constante vigilancia del estado de marcha se puede reaccionar a las más variadas situaciones: una serie de sensores, entre otras cosas, controlan de forma continuada la rotación de las cuatro ruedas, la aceleración longitudinal y transversal del vehículo, así como el ángulo de viraje.

[02] Tracción total

Si, por ejemplo, las ruedas traseras derrapan al acelerar, el embrague multidisco interviene con mayor intensidad y distribuye más fuerza motriz hacia la parte delantera. Al mismo tiempo, el ASR reduce el derrape de las ruedas. En tramos de curva sólo llega a las ruedas delanteras la fuerza motriz suficiente como para garantizar una estabilidad lateral óptima. De este modo el PTM, en colaboración con el Porsche Stability Management (PSM, pág. 27), asegura en cualquier circunstancia de circulación la distribución adecuada de la tracción para una excelente progresión, tanto en largas rectas como en curvas cerradas o sobre firmes con diferentes valores de fricción. Aquí el diferencial automático de freno (ABD) mejora adicionalmente la tracción.

Al intervenir los sistemas de regulación de frenado el PTM desacopla el eje delantero para facilitar intervenciones individuales del PSM en cada rueda.



[02]

La suspensión neumática adaptativa con el Porsche Active Suspension Management (PASM).

El nuevo Panamera GTS equipa de serie una suspensión neumática adaptativa con Porsche Active Suspension Management (PASM) incluido. Este sistema combinado incrementa tanto la dinámica de circulación como el confort. Incluye un sistema de regulación de nivel, un ajuste de altura y un ajuste de la característica de suspensión, así como el reajuste electrónico del sistema de amortiguadores.

En el nivel normal de la suspensión neumática, el Panamera GTS queda a un nivel 10 mm inferior al de los demás

modelos Panamera y la amortiguación presenta una mayor dureza. En la modalidad SPORT PLUS se ajusta automáticamente el nivel inferior (- 15 mm). Al mismo tiempo se ajusta una característica de suspensión más dura reduciendo el volumen de aire de la suspensión neumática.

El nivel superior activable manualmente permite la elevación del vehículo en 30 mm, al objeto de minimizar el riesgo de encallar el vehículo al maniobrar, como en las rampas o entradas de garaje.* La regulación de nivel mantiene una posición constante del vehículo, automáticamente y con independencia de la distribución de la carga.

El PASM es el sistema de reglaje electrónico del sistema de amortiguación. Regula de forma activa y continua la dureza de la amortiguación en función del estado de la carretera y del estilo de conducción para reducir el movimiento de la carrocería e imponer unas maniobras de viraje más directas. Puede escoger entre tres programas: «Confort», SPORT o SPORT PLUS.

Pero para usted todo esto se reduce a pulsar una tecla. Con un resultado perceptible: mayor estabilidad de marcha, más prestaciones y mayor confort.



* En vías públicas no se debe circular en el nivel superior, ya que se puede rebasar la altura prescrita para los retroproyectores.



Dirección y Servotronic.

Precisa y directa. Una dirección típicamente Porsche. Con desmultiplicación variable. En las maniobras de viraje en torno a la posición central del volante (en autopista, por ejemplo) la desmultiplicación mantiene su grado de tolerancia. Se conservan, no obstante, la acostumbrada agilidad y el contacto con la carretera. Cuando las maniobras de viraje son mayores, la desmultiplicación de la dirección se vuelve más directa. Esto facilita maniobras como la travesía de curvas cerradas o el aparcamiento.

Opcional: el sistema Servotronic, una dirección asistida en función de la velocidad. Al circular a alta velocidad la dirección es rígida, las maniobras de dirección son extremadamente precisas, con un simultáneo y elevado confort de viraje. A bajas velocidades, por el contrario, el sistema Servotronic facilita en gran medida la realización de maniobras y el aparcamiento.

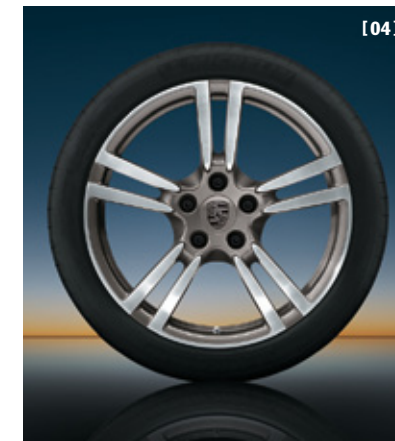
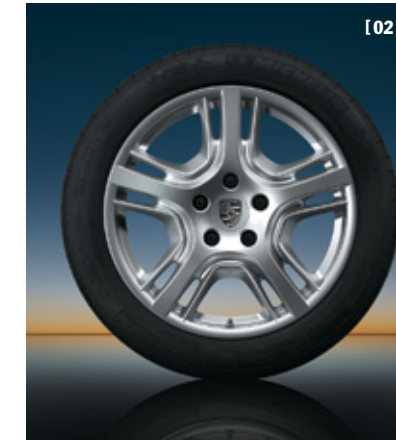
Las ruedas y el sistema de control de presión de neumáticos (RDK).

Con arreglo a su potencia, el Panamera GTS calza de fábrica llantas Panamera Turbo de 19 pulgadas. Las dimensiones de los neumáticos: 255/45 ZR 19 delante y 285/40 ZR 19 detrás. El diseño: deportivo clásico. Para un mayor ancho de vía, el eje trasero incorpora de serie discos distanciadores (5 mm).

También puede equipar opcionalmente otras llantas de 19 o 20 pulgadas de nuestra oferta de personalización.

Puede equipar opcionalmente neumáticos polivalentes de 19 pulgadas. Y opcionalmente también en versión de bajo consumo, con un kilometraje simultáneamente incrementado.

El sistema de control de presión de neumáticos (RDK) de serie advierte en la pantalla del ordenador de a bordo de la insuficiencia de presión en los neumáticos.



[01] Rueda Panamera Turbo de 19 pulgadas **[02]** Rueda Panamera Design de 19 pulgadas **[03]** Rueda RS Spyder Design de 20 pulgadas
[04] Rueda 911 Turbo II de 20 pulgadas **[05]** Rueda Panamera Sport de 20 pulgadas **[06]** Rueda Panamera Sport de 20 pulgadas esmaltada en negro



Porsche Stability Management (PSM).

El PSM es un sistema de regulación automática para la estabilización del vehículo en los márgenes límite de la dinámica de conducción. Una serie de sensores determinan permanentemente la dirección y velocidad de circulación, la velocidad de guiñada y la aceleración transversal del vehículo. A partir de estos valores el PSM calcula la dirección efectiva del movimiento. Si se desvía de la trazada deseada por el conductor, el PSM inicia, por ejemplo, procesos de frenado selectivos sobre cada una de las ruedas y estabiliza así el vehículo.

El PSM mejora la tracción al acelerar sobre firmes irregulares mediante las funciones ABD (diferencial automático de freno) y ASR (control automático de tracción).

Si se desea una experiencia de conducción más activa, el PSM se puede desco-

nectar. Y se vuelve a reconectar automáticamente por razones de seguridad si el conductor frena a fondo y al menos una de las ruedas delanteras (en la modalidad SPORT PLUS ambas ruedas delanteras) irrumpe en el margen de regulación del ABS.

Otras dos funciones del PSM: el llenado previo del circuito de frenos – para alcanzar con gran rapidez la máxima potencia de freno. Y el asistente de freno, para obtener la máxima deceleración en una frenada de emergencia.

El Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) con Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

El PDCC, disponible opcionalmente en el Panamera GTS, es un sistema activo para la estabilización del balanceo, que en los tramos de curva registra con anticipación

la inclinación lateral del vehículo y la reduce considerablemente. Además minimiza el balanceo lateral del vehículo sobre firmes ondulados. Esto tiene lugar por medio de barras estabilizadoras activas en ambos ejes, que generan selectivamente fuerzas que contrarrestan la inclinación lateral del vehículo, en función del mayor o menor grado de viraje y de la aceleración transversal.

El PTV Plus combinado con el PDCC es un sistema para incrementar la dinámica y estabilidad de circulación, que opera con una distribución variable del par en las ruedas traseras, así como un bloqueo transversal del eje trasero de regulación electrónica. Más concretamente, con un estilo dinámico de conducción, la rueda trasera del lado interior de la curva es frenada ligeramente con el viraje de la dirección. De este modo, la rueda trasera del lado exterior de la curva dispone de mayor fuerza motriz, lo que le permite aportar un impulso de giro adicional en la

dirección hacia la que se produce el viraje. El resultado es un viraje más directo y dinámico en curvas. A velocidades medias y bajas el PTV Plus aumenta notablemente la agilidad y la precisión de viraje. A elevadas velocidades y al salir acelerando de las curvas el bloqueo transversal del eje trasero de regulación electrónica proporciona una mayor estabilidad de circulación. Además mejora la tracción de las ruedas traseras sobre firmes con diferentes pavimentos, así como sobre mojado y con nieve.

¿Qué obtiene usted de todo esto? Una excelente estabilización lateral de la carrocería en condiciones de gran aceleración transversal. Una tracción óptima. Así como una gran agilidad a cualquier velocidad, con un comportamiento en viraje preciso y un comportamiento equilibrado en los cambios de carga. En pocas palabras, pura diversión al volante.

Las teclas SPORT y el Sport Chrono Paket.

El Panamera GTS cuenta con unos reglajes más deportivos que los demás modelos Panamera. Puede comprobar esta característica nada más arrancar el motor, así como al circular los primeros metros. Y escucharla. Con las teclas SPORT y SPORT PLUS de serie puede ajustar en dos etapas el Panamera GTS

para configurarlo de forma más directa y deportiva:

Basta con pulsar la tecla SPORT y la unidad electrónica del motor gestiona el propulsor de forma mucho más potente y con maneras de competición. La curva característica del acelerador se vuelve más dinámica, es decir, a idéntico recorrido de pedal la mariposa abre más de lo que lo haría en modalidad normal. La admisión de combustible se vuelve manifiestamente más espontánea y el limitador de revoluciones se ajusta a mayor dureza. El cambio PDK cambia más tardíamente a marchas más largas y reduce con mayor prontitud. El Porsche Active Suspension Management (PASM) y el opcional Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) cambian a la modalidad SPORT, para imponer una mayor dureza de la amortiguación y unas maniobras de viraje más directas, lo que implica un comportamiento en curvas aún más ágil.

Además, la tecla SPORT PLUS activa la modalidad SPORT PLUS: el chasis neumático adaptable del Panamera GTS desciende el vehículo hasta el nivel inferior y cambia a una suspensión más dura. Ahora el cambio PDK se encuentra dispuesto para unos tiempos de cambio de marchas extremadamente cortos, con procesos de cambio perceptiblemente activos y puntos de cambio óptimos, todo ello para extraer la máxima aceleración. A la menor deceleración, incluso a elevados regímenes, en la modalidad automática un dispositivo reductor de freno mucho más dinámico reduce rápidamente de velocidades. En la modalidad manual, al reducir de marcha la electrónica del motor aumenta las revoluciones del motor mediante selectivos golpes de acelerador hasta equipararlas a las revoluciones de la caja de cambios, al objeto de eliminar las reacciones a los cambios de carga.

Las intervenciones del PSM se producen de forma más tardía en la modalidad

SPORT PLUS, en beneficio de una mayor dinámica longitudinal y transversal. La frenada en curvas se vuelve de nuevo perceptiblemente más ágil, ya que el PSM permite ahora, especialmente a bajas velocidades, un estilo de conducción mucho más deportivo al frenar y salir acelerando. La modalidad SPORT PLUS ofrece una agilidad aún mayor con el PSM apagado. No obstante y por razones de seguridad, se mantiene siempre operativo en segundo plano e interviene de forma automática cuando ambas ruedas delanteras se encuentran dentro del margen de regulación del ABS.

El Launch Control (asistente de salida) permite una aceleración óptima al iniciar la marcha: con la posición de marcha «D» o «M» puesta se pulsa la tecla SPORT PLUS. Seguidamente se pisa el pedal de freno con el pie izquierdo y se mantiene sobre el mismo. Al mismo tiempo, se pisa a fondo el acelerador. En el radio del volante SportDesign aparece el indicador «Launch Control». En ese momento simple-

mente se suelta el freno tan rápido como se pueda y, a partir de entonces, el conductor percibe en toda su intensidad la verdadera magnitud de su enorme capacidad de aceleración.

El cronómetro del salpicadero forma parte del Sport Chrono Paket y sirve para medir los tiempos por vuelta, así como otros trayectos. Alternativamente también puede visualizarse aquí la hora del día.

Otro elemento integrante es el indicador de rendimiento con el opcional Porsche Communication Management (PCM, pág. 36). Sirve para la indicación, almacenamiento y evaluación de los tiempos medidos y muestra el tiempo global de conducción, la distancia recorrida en la vuelta actual, así como el número de vueltas acumulado y los respectivos tiempos por vuelta alcanzados. Además se visualizan la vuelta rápida y la autonomía restante del depósito. Se pueden registrar trayectos para establecer recorridos de referencia.





Ecuanimidad

Nosotros medimos siempre la deportividad por la seguridad que se esconde detrás de ésta. En un deportivo como el Panamera GTS esto tiene una importancia crucial.

Contamos con cualquier contratiempo. Con seguridad.

El sistema de alumbrado.

La previsión comienza siempre con una buena visibilidad. Por eso el Panamera GTS está equipado con faros Bi-Xenón que incorporan el Porsche Dynamic Light System (PDLS). La luz de curva dinámica gira los faros, en función del ángulo de viraje y de la velocidad de circulación, hacia el interior de la curva y la luz de curva estática activa unos faros suplementarios para iluminar las curvas estrechas y los cruces. Además, el PDLS adapta la distribución del alumbrado a la velocidad y a las condiciones de

visibilidad. También de serie: cuatro focos de luz diurna con tecnología de diodos luminosos en cada faro.

El sistema de alumbrado dispone de una función de bienvenida a casa. La luminiscencia residual de tiempo programable de la luz de conducción diurna, la luz de cola y el alumbrado perimetral integrado en los retrovisores exteriores iluminan el camino hasta la puerta de casa, por ejemplo.

El diseño de la carrocería.

La arquitectura ligera del bastidor, completamente galvanizada, de acero

y aluminio, ofrece la máxima protección en caso de impacto y posee una célula de seguridad extremadamente resistente. Una estructura de montantes longitudinales y transversales en la parte delantera absorbe la energía de la deformación en caso de impacto y distribuye las fuerzas actuantes, minimizando así la deformación del habitáculo. Un rígido montante transversal del panel del salpicadero reduce la deformación del espacio apoyapiés, para una mejor protección de los pies y piernas de los ocupantes.

El capó delantero activo ofrece mayor protección a los viandantes: cuando los sensores de la parte delantera detectan un impacto, el sistema eleva el capó por la parte trasera, con lo que se puede reducir el riesgo de lesiones.

Los airbags.

El Panamera GTS equipa de serie, además de los airbags de rodillas y airbags frontales de gran tamaño para conductor y acompañante, un sistema de protección lateral: el Porsche Side Impact Protection System (POSIP). Este sistema incluye airbags laterales en los asientos delanteros, airbags de cortina en todo el bastidor de techo y las ventanillas laterales desde los pilares A a los C, así como barras de protección lateral en las puertas. Los airbags laterales de la parte trasera se encuentran disponibles con carácter opcional.



[01]

procedentes del Panamera Turbo. El diámetro de los discos de freno es de 390 mm delante, y de 350 mm detrás. Los discos están autoventilados y son estriados para una mejor disipación del calor y un mejor rendimiento de freno, incluso en condiciones extremas.

El freno de estacionamiento eléctrico, activable manualmente, se libera automáticamente al iniciar la marcha.

Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Sólo en combinación con llantas de 20 pulgadas puede equipar opcionalmente el sistema de frenos cerámicos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), muy

probado en competición. El diámetro de los discos de freno cerámicos perforados: 410 mm delante y 350 mm detrás.

Característico también del sistema PCCB es su reducida dilatación térmica, que evita deformaciones en condiciones de máxima exigencia. Además, los discos de freno cerámicos garantizan la ausencia de corrosión y ofrecen una mejor amortiguación acústica.

La ventaja decisiva del sistema de frenos cerámicos radica en el peso extremadamente ligero de los discos de freno, aproximadamente un 50% inferior al de los discos de fundición gris de diseño y dimensiones equiparables. Un factor que no sólo repercute positivamente en las prestaciones y el consumo, ya que reduce fundamentalmente las masas no suspendidas y en rotación. Para una mejor manio-

brabilidad, mejor agarre y un mayor confort de marcha y rodadura, sobre todo por carreteras de firme irregular.

Medio ambiente.

En los últimos quince años Porsche ha reducido las emisiones de CO₂ de sus vehículos en un promedio anual del 1,7%. Y entre 2006 y 2010 incluso un 4,6% anual.* Y en relación con la potencia de sus motores, Porsche es uno de los constructores de automóviles actuales que presentan un menor índice de emisiones de CO₂. Todo ello gracias a propulsores eficientes, arquitectura ligera, optimización de la aerodinámica y pérdidas mínimas por fricción de rodadura. De esta forma Porsche demuestra que incluso los automóviles deportivos de gran potencia

pueden alcanzar en su respectiva categoría unos moderados valores de consumo y emisiones.

¿Cómo? Gracias al eficiente aprovechamiento del combustible con tecnologías como la inyección directa de gasolina (DFI), el sistema VarioCam Plus, la función automática de arranque y parada o la recuperación de la red de a bordo, en la que la batería es recargada preferentemente durante las fases de frenado.

Y, además, alrededor del 23% de la estructura bruta de carrocería del Panamera GTS está compuesta por aleaciones ligeras. Un ejemplo: el capó del motor, las puertas, las aletas delanteras y el portón trasero son de aluminio, lo que a su vez ahorra peso y combustible.



[01] PCCB

* La reducción en el consumo expuesta ha sido determinada a partir de los valores de consumo obtenidos con arreglo al NCCE (Nuevo Ciclo de Circulación Europeo) en los respectivos años de construcción de los vehículos, referidos al Reglamento Europeo vigente en cada caso.



[01]

Personalidad

Un Panamera GTS entrega potencia sin el menor esfuerzo. En cualquier momento. En cualquier situación. ¿Y qué ofrece además de toda esa potencia? Todo el confort imaginable. También en cualquier momento y en cualquier situación.

No todo el mundo es capaz de ofrecer bienestar de serie.

El interior.

Un diseño con gran fuerza expresiva. Una ingeniosa tecnología. Una coherente deportividad. ¿Por qué habrían de regir otras reglas para el interior del habitáculo? El interior del Panamera GTS es deportivo, claro y ergonómico. La geometría del interior, ingeniosa y funcional. Tal como corresponde a un automóvil deportivo. Lo que llama enseguida la atención es la consola central ascendente hacia delante, con los elementos de mando agrupados según grupos lógicos. Concebidos para su manejo rápido y directo. El volante es ajustable en profundidad y en altura.

Los cinco instrumentos redondos con el anagrama «GTS» en el cuentarrevoluciones central y la pantalla a color de 4,8 pulga-

das integrada son rápidos, exactos y de fácil legibilidad. La pantalla a color informa al conductor, por ejemplo, acerca de datos del ordenador de a bordo o de la presión de los neumáticos, aunque en vehículos con PCM también es capaz de representar el mapa del sistema de navegación. Además, en el caso del Panamera GTS, también se pueden visualizar aquí los valores actuales de aceleración longitudinal y transversal.

Los asientos deportivos adaptables de serie con acolchado rígido y flancos sobreelevados en la banqueta y en el respaldo ofrecen una excelente y sujeción lateral muy deportiva. Con el ajuste eléctrico de 18 posiciones puede adaptar óptimamente los asientos a sus necesidades en relación con la altura del asiento, la inclinación del asiento y del respaldo, el reacondicionado de la superficie del asiento, el ajuste longitudinal y el apoyo lumbar de cuatro posiciones. Además se pueden regular por separado los flancos



[02]

del asiento y del respaldo, para proporcionar un magnífico confort en viajes largos o una excelente sujeción lateral al circular por sinuosas carreteras.

También de serie: la calefacción de los asientos delanteros y la memorización de la posición de los asientos de conductor y acompañante, apoyo lumbar incluido, así como la posición del volante y del

retrovisor exterior del lado del conductor. Los dos asientos traseros ofrecen mucha libertad de movimientos a la altura de las piernas y de la cabeza, incluso para pasajeros de gran constitución corporal. Los respaldos son abatibles por separado en una proporción 40:60. Para disponer de un gran espacio de carga, que llega hasta los 1.263 litros.

[01] [02] Interior del Panamera GTS con paquete de equipamiento en Rojo Carmín, paquete de interior de carbono y otros equipamientos personalizados



[01]

El sistema de audio CDR-31.

El sistema de audio CDR-31 posee una pantalla a color de 7 pulgadas, una pantalla táctil que reacciona al contacto digital y con la que puede gestionar de forma rápida y sencilla los menús y funciones más importantes.

La radio CD integrada, con doble sintonizador de FM y RDS, 30 posiciones de memoria, autostore dinámico y regulación del volumen en función de la velocidad, incluye un sistema de sonido con diez altavoces y una potencia total de 100 vatios. El cargador de CD integrado se encuentra disponible con carácter opcional y puede alojar hasta seis discos CD. También puede combinar opcionalmente el sistema de audio CDR-31 con el sistema de sonido envolvente BOSE®

[01] PCM

o el sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®.

El Porsche Communication Management (PCM) con módulo de navegación.

El Panamera GTS está disponible opcionalmente con el Porsche Communication Management (PCM). El PCM es la unidad de mando centralizada de los sistemas de audio, navegación y comunicación. Potente, versátil y, pese a ello, sencillo de manejar. En el centro figura la pantalla táctil de alta resolución de 7 pulgadas, que se maneja intuitivamente.

La radio tiene 42 posiciones de memoria, un doble sintonizador de FM con función RDS-Diversity, que busca constantemente en segundo plano la frecuencia de mejor

recepción de la emisora elegida, así como, por ejemplo, autostore dinámico. El reproductor de CD/DVD de audio reproduce música de discos CD y DVD de audio y es compatible con el formato MP3. El cargador de CD/DVD, integrado en el PCM y disponible con carácter opcional, admite hasta seis discos CD o DVD.

A través de la interfaz universal de audio dispone de dos posibilidades de conexión en el compartimento de la consola central delantera: la conexión USB para conectar y cargar diversos modelos iPod® y iPhone®, así como para la conexión de reproductores MP3 o lápices de memoria USB con música en formato MP3. La interfaz AUX sirve para la conexión de otras fuentes analógicas de audio. Se maneja a través del terminal.



¿Y el sonido? Brota de once altavoces y 235 vatios. Para obtener unas prestaciones acústicas superiores, también se puede combinar opcionalmente el PCM con el sistema de sonido envolvente BOSE® o el sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®.

Con el módulo de navegación, que cuenta con un disco duro de alta velocidad,

incluido en el PCM puede escoger entre la vista cartográfica bidimensional y la perspectivista. En algunas áreas también es posible la representación en 3D del terreno del entorno con el mapa satelital superpuesto, así como la representación en 3D de los edificios. En la modalidad de pantalla partida se puede visualizar, por ejemplo, además de la sección actual del mapa, también una lista con pictogramas

relativos a la siguiente maniobra de circulación.

El módulo telefónico GSM de banda cuádruple, de carácter opcional, ofrece un elevado confort de uso y una calidad de sonido optimizada.

El sistema de sonido envolvente BOSE®.

Si realmente desea música en lugar de sonido Porsche, entendemos su parecer, pero tenemos una respuesta de lo más contundente: BOSE®. El sistema de sonido envolvente BOSE® se puede combinar tanto con el Porsche Communication Management (PCM) opcional como con el sistema de audio CDR-31.

El sistema cuenta con nueve canales de amplificación. Catorce altavoces, con un altavoz de graves de altas prestaciones de 200 vatios (subwoofer activo), proporcionan una configuración de sonido muy equilibrada y transforman el Panamera en una auténtica sala de conciertos. Su potencia total: 585 vatios.

En combinación con el Porsche Communication Management (PCM), el sistema de sonido envolvente BOSE® posibilita la reproducción de audio de discos DVD y, por tanto, el impresionante espectro acústico de las grabaciones digitales en formato 5.1. Por supuesto, también se pueden reproducir fuentes como discos CD o reproductores MP3, en estéreo. Y pulsando un botón en la modalidad envolvente, generada por la segunda tecnología patentada de BOSE® Centerpoint®.

La tecnología Audiopilot® Noise Compensation Technology, un sistema de compensación de ruidos perturbadores patentado por BOSE® para los sistemas de audio, mide constantemente con ayuda de un micrófono todos los ruidos que se producen en el interior del vehículo y adapta automáticamente la reproducción musical de tal modo que la sensación

acústica es siempre uniforme.

En cualquier situación de conducción. En tiempo real.

Con su experiencia BOSE®, pionera en este apartado, ha adaptado el sistema específicamente al habitáculo del Panamera. Con las tecnologías de procesamiento de señales desarrolladas por BOSE® específicamente para el sector del automóvil, está diseñado óptimamente desde el punto de vista acústico a la medida de la arquitectura del interior del habitáculo.

El resultado es un sonido equilibrado y de alta fidelidad, así como una fascinante experiencia acústica espacial de 360° desde cualquiera de las cuatro plazas. Con independencia de que conduzca de forma relajada o deportivamente.

El sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®.

El sonido de Weissach viene amplificado desde Berlín. Hablamos de Burmester®, la estrella berlinesa entre los proveedores más prestigiosos de High-End del ámbito audiófilo en todo el mundo. Y con el sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®, que se encuentra disponible opcionalmente tanto en combinación con el sistema de audio CDR-31 como con el Porsche Communication Management (PCM).

Las tecnologías empleadas corresponden al elevado nivel de los sistemas de audio domésticos High-End de Burmester®. La labor: sin concesiones. El tratamiento: excelente. El sonido: fenomenal. La superioridad del sistema resulta de numerosos detalles. Y un solo objetivo: el sonido perfecto.

En cifras suena del modo siguiente: 16 canales de amplificación con una potencia total de más de 1.000 vatios, dieciséis altavoces con caja de resonancia de bajos activa con amplificador Class-D de 300 vatios, más de 2.400 cm² de superficie total de membrana y una gama de frecuencias entre 30 Hz y 20 kHz.

Conceptualmente se abrieron caminos completamente nuevos. La tecnología de diplexores empleada ha sido derivada prácticamente sin alteraciones del segmento del audio doméstico. Los filtros analógicos y digitales se definieron óptimamente para su especial lugar de montaje, ajustándose con precisión en largas sesiones de audición.

Especialmente para el Panamera se emplearon altavoces de agudos de cinta (Air Motion Transformer AMT). Para una

reproducción de agudos inconfundiblemente refinada, clara y de volumen sin distorsiones. Los chasis de todos los altavoces han sido exactamente adaptados entre sí y proporcionan un alto grado de bases de graves, resolución y exactitud de impulsos. El resultado: un sonido ambiental no alcanzado hasta ahora, natural y sustancioso, incluso con el volumen al máximo. Y ello con un peso total simultáneamente reducido gracias

a la inteligente tecnología de arquitectura ligera de Burmester®. El diseño elegantemente purista, con molduras galvanizadas y anagramas Burmester® en altavoces escogidos deja patente, también desde el punto de vista estético, la posición puntera del sistema de sonido envolvente High-End de Burmester®. Sin concesiones en cuanto a sonido y a diseño. Algo que también es típicamente Porsche.





ParkAssistent y cámara de visión trasera.

El ParkAssistent de serie, con sus cuatro sensores en el carenado trasero, advierte acústicamente de la presencia de obstáculos detrás del vehículo. Opcionalmente se puede equipar también un sistema ampliado con seis sensores en la parte delantera. Advierte también visualmente por medio de la representación del entorno del vehículo en la pantalla central.

La cámara de visión trasera opcional (sólo en combinación con el PCM y el ParkAssistent delantero y trasero) facilita el aparcamiento y la maniobra en marcha atrás con ayuda de la imagen de una cámara y líneas guía visualizables en la pantalla del PCM.

El control de velocidad con regulador de distancia.

Se encuentra disponible opcionalmente y regula la velocidad en función de la

distancia con el vehículo precedente: supongamos que ha ajustado una determinada velocidad y se aproxima a un vehículo que circula a menor velocidad. Ahora el sistema reduce la velocidad de su vehículo disminuyendo la aceleración o bien frenando suavemente, hasta situarse a la distancia ajustada. Si el vehículo precedente frena, el control de velocidad con regulador de distancia reduce también su velocidad. Si la vía vuelve a estar despejada, acelera hasta llegar a la velocidad ajustada.

El asistente de cambio de carril.

El asistente de cambio de carril opcional vigila mediante sensores de radar la zona posterior al vehículo y el ángulo muerto. A partir de una velocidad de 30 km/h el sistema informa por medio de una señal óptica en los retrovisores exteriores de que hay vehículos que se aproximan rápidamente por detrás o que se encuentran en el ángulo muerto. Es precisamente en autopista donde el asistente de carril incrementa el confort de viaje y la seguridad. Sin embargo, no interviene en la con-

ducción del vehículo y puede ser desactivado en cualquier momento.

Porsche Entry & Drive.

Con carácter opcional se encuentra disponible: el Porsche Entry & Drive, reconocible en el Panamera GTS por las inserciones negras en los tiradores de puerta. El Porsche Entry & Drive es un sistema que ayuda a reducir considerablemente la

utilización activa de la llave del vehículo. Sólo con tocar el tirador de puerta, el sistema Porsche Entry & Drive consulta un código de acceso que se encuentra memorizado en la llave. Si es correcto, la puerta se desbloquea. El vehículo se arranca y apaga mediante el conmutador de encendido y arranque. Para bloquearlo basta con pulsar el botón situado en la parte exterior del tirador de la puerta. El Porsche Entry & Drive bloqueará el vehículo y activará el inmovilizador y el bloqueo de la columna de dirección.



[01] Reproducción gráfica de la cámara de visión trasera en el PCM



[02] Control de velocidad con regulador de distancia

Equipamiento de serie.**Exterior**

Pinturas sólidas Negra, Blanco Carrara

Carenado delantero SportDesign (en estética Panamera Turbo)

Faros Bi-Xenón negros con Porsche Dynamic Light System (PDLS)

Salidas de aire en las aletas detrás de las ruedas delanteras, en negro pulido brillante, con branquias incluidas

Molduras de las ventanillas laterales, molduras decorativas del portón trasero, tapa del sistema limpia-lavafaros y difusor del carenado trasero inferior en negro pulido brillante

Faldones laterales en negro mate

Spoiler trasero de despliegue adaptable (4 posiciones) esmaltado en negro

Motor, caja de cambios, chasis

Filtro de aire adicional con sobrealimentación de presión dinámica

Sistema de escape deportivo con embellecedores de salidas de escape esmaltadas en negro de serie

Tracción total activa Porsche Traction Management (PTM)

Suspensión neumática adaptable (con nivel normal 10 mm más bajo), inc. Porsche Active Suspension Management (PASM)

Sistema de frenos del Panamera Turbo con mordazas de freno rojas

Llantas Panamera Turbo de 19 pulgadas con discos distanciadores de 5 mm en el eje trasero

Sistema de control de presión de neumáticos

Sport Chrono Paket

Interior

Equipamiento de cuero en colores de serie con volúmenes de Alcantara: Negro, Gris Platino, Beige Luxor, Azul Yate, Rojo Marsala

Volante SportDesign con levas de cambio

Asientos deportivos adaptables con paquete de memoria confort

Anagrama «GTS» bordado en los reposacabezas delanteros y traseros

Molduras de acceso de las puertas en aluminio cepillado, con anagrama «Panamera GTS» en la parte delantera

La personalización.**Opciones de personalización específicas del Panamera GTS**

Color de exterior Rojo Carmín

Paquete de equipamiento de interior en Rojo Carmín o Plata GT

Faldones laterales esmaltados en el color del vehículo sin sobreprecio

Anagrama decorativo «Panamera GTS» en las puertas delanteras

Probablemente el equipamiento del Panamera GTS apenas deje deseos insatisfechos. No obstante, tiene la posibilidad de adaptar su Panamera GTS a sus gustos más personales. Para ello puede elegir entre diferentes equipamientos personalizados y paquetes de equipamiento.

El Panamera GTS dispone de 16 colores de exterior (2 colores sólidos, 9 metalizados y 5 colores especiales), así como del exclusivo color especial Rojo Carmín. Opcionalmente también puede encargar su Panamera GTS en prácticamente cualquier otro color.

Obtendrá más información en el catálogo general del Panamera y en el catálogo Exclusive Panamera.

Con el Porsche Car Configurator en www.porsche.com puede previsualizar anticipadamente su equipamiento personalizado en su Panamera GTS, tanto el interior como el exterior.

Conviértase en el diseñador de su nuevo Panamera GTS. E ilusionese con el resultado: pura diversión al volante.





Conclusión

Fascinación por el automóvil deportivo. De nuevo nuestros ingenieros han tomado la vía directa. Y han exprimido el máximo con Intelligent Performance. El resultado: un Gran Turismo. Construido para los puristas del automovilismo deportivo.

El nuevo Panamera GTS.

Datos técnicos

Motor	
Número de cilindros	8
Cilindrada	4.806 cm ³
Potencia (DIN) a un régimen de revoluciones	316 kW (430 CV) a 6.700 rpm
Par motor máx. a un régimen de revoluciones	520 Nm a 3.500 rpm
Relación de compresión	12,5:1

Transmisión	
Tracción	Total
Cambio PDK de 7 velocidades	serie

Chasis	
Eje delantero	dobles brazos transversales de base sobredimensionada, suspensión independiente en cada rueda
Eje trasero	eje multibrazo, suspensión independiente en cada rueda
Dirección	servohidráulica
Circunferencia de giro	11,97 m
Frenos	mordaza fija de aluminio de 6 émbolos en arquitectura monobloque delante, mordaza fija de aluminio de 4 émbolos en arquitectura monobloque detrás, discos autoventilados y estriados
Sistema de estabilización	Porsche Stability Management (PSM)
Sistema antibloqueo	ABS
Ruedas	Del.: 9 J x 19 ET 60 delante Tras.: 10 J x 19 ET 61 detrás
Neumáticos	Del.: 255/45 ZR 19 delante Tras.: 285/40 ZR 19 detrás

Tara	
DIN	1.920 kg
Según Directiva CE*	1.995 kg
Peso máximo autorizado	2.480 kg

Prestaciones	
Velocidad máxima	288 km/h
0–100 km/h	4,5 seg.
Aceleración en tracción (80–120 km/h)	3,2 seg.

Consumo/emisiones **	
Ciclo urbano en l/100 km	16,1 (15,8***)
Ciclo extraurbano en l/100 km	8,0 (7,8***)
Combinado en l/100 km	10,9 (10,7***)
Emisiones de CO ₂ en g/km	256 (251***)

Dimensiones/coeficiente aerodinámico	
Longitud	4.970 mm
Anchura (con retrovisores exteriores)	1.931 mm (2.114 mm)
Altura	1.408 mm
Batalla	2.920 mm
Volumen del maletero (VDA)	445 l
con los asientos traseros abatidos (VDA)	1.263 l
Capacidad del depósito, reserva incluida	100 l

Los vehículos ilustrados en este catálogo están equipados en parte con equipamientos especiales solo disponibles mediante sobreprecio. Los datos sobre volumen de suministro, apariencia, potencia, medidas, pesos, consumo de combustible y gastos de mantenimiento de los vehículos responden a los conocimientos existentes al tiempo de la impresión. Reservado el derecho de modificación.

*Según la normativa CE, la tara se refiere al vehículo con equipamiento de serie. Los equipamientos especiales incrementan dicho valor. En el valor indicado se han considerado 68 kg por el conductor y 7 kg por el equipaje.
**Los actuales modelos Porsche están concebidos para combustible con una proporción del 10% de etanol. Los datos se han determinado con arreglo al método de medición EU 5 (715/2007/CE y 692/2008/CE) en el NCCE (Nuevo Ciclo de Circulación Europeo) con equipamiento de serie. Los datos especificados no se refieren a un vehículo en concreto ni forman parte de la oferta, ya que sirven exclusivamente de referencia a efectos comparativos entre los diversos tipos de vehículos. Puede obtener más información sobre los vehículos concretos en su Centro Porsche Oficial.
***En combinación con neumáticos polivalentes de 19 pulgadas (de bajo consumo).

Los modelos de automóvil expuestos responden al equipamiento que se suministra en la República Federal de Alemania. En ocasiones incluyen, por ejemplo, equipamientos personalizados no comprendidos en el volumen de suministro de serie y que implican un cargo adicional. Es posible que, por razones fiscales y legales específicas de cada país, no todos los modelos o equipamientos estén disponibles en todos los países. Infórmese acerca del volumen concreto de equipamiento en su Centro Porsche Oficial o en su importador Porsche. Los datos sobre diseño, volumen de suministro, apariencia, potencia, medidas, pesos, consumo de combustible y gastos de mantenimiento responden a los conocimientos existentes al tiempo de la impresión. Nos reservamos el derecho a realizar modificaciones en el diseño, equipamiento y volumen de suministro, así como en las tonalidades de color de los modelos aquí descritos. Salvo error u omisión.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2011

Todos los textos, imágenes y demás información publicada en este catálogo están amparados por el derecho de propiedad intelectual de Dr.Ing. h. c. F. Porsche AG.

Su copia o reproducción, así como cualquier otro uso de los mismos requerirá el previo consentimiento por escrito de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

La compañía Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG promueve la utilización de papel obtenido de explotaciones forestales sostenibles. El papel de este folleto de venta cuenta con certificación según las estrictas reglas del PEFC (Program for the Endorsement of Forest Certification).

Porsche, la insignia Porsche, 911, Panamera, Spyder, PCCB, PCM, PDK, PSM y Tequipment y demás distintivos son marcas registradas de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com

Estado: 08/11
Printed in Germany
WSLP1301000150 ES/WW

