



PORSCHE



Nouvelle Panamera GTS
Puriste



L'idée	4
Sportivité	12
Moteur	14
Transmission	18
Châssis	22
Équilibre	30
Sécurité	31
Environnement	32
Personnalité	34
Confort	35
Équipement de série	42
Personnalisation	43
Conclusion	47
Caractéristiques techniques	48



L'idée

La sportivité à l'état pur. Incarnée par une Panamera. La barre n'est visiblement jamais placée assez haut, dans l'esprit des ingénieurs de Porsche. Pour construire une Panamera GTS, il fallait être animé par cette envie permanente du plaisir de conduire, que seuls recherchent les puristes. Une voiture Grand Tourisme, créée pour les vrais amateurs de voitures de sport.

**L'idée Panamera GTS.
Bien plus qu'une nouvelle Panamera.**

La gamme Panamera traduit notre idée de la dynamique de conduite conjugée au confort. Elle s'approprie l'ensemble des valeurs de Porsche : notre passion pour les voitures de sport efficaces. Une fois encore, nos ingénieurs ont décidé de pousser l'idée un peu plus loin en donnant naissance à la Panamera GTS. Un véritable concentré de sportivité.

« GTS » : ces trois lettres, associées à l'expérience de Porsche dans le sport automobile, ont également écrit l'histoire

de l'automobile en dehors des circuits. Elles allient en effet les hautes performances de la piste à un niveau élevé de sportivité au quotidien.

Il nous restait à appliquer les principes GTS à la gamme Panamera avec des arguments des plus convaincants. Un moteur atmosphérique de 4,8 litres d'une puissance de 430 ch (316 kW), affichant un couple de 520 Nm, associé à la boîte de vitesse PDK (Porsche Doppelkupplung) à 7 rapports et à une transmission intégrale active.

Mais le caractère de la nouvelle Panamera GTS ne saurait se résumer à une liste d'équipements, même de

haute technologie. Car si, par sa puissance, elle s'insère précisément entre la Panamera 4S et la Panamera Turbo, elle représente bien plus. Il s'agit en effet de la version la plus sportive de la gamme Panamera, conçue sans ambiguïté pour la performance. Voilà pourquoi nous l'avons dotée de tout ce qui pouvait lui donner plus de mordant. Pour en faire une œuvre encore plus fascinante, encore plus sportive. Techniquement parlant comme sur le plan esthétique. À l'extérieur comme dans l'habitacle. Pour mieux exprimer le concept Intelligent Performance.

4 portes. 4 places. Jusqu'ici, rien de bien nouveau. Mais la puissance à l'état pur, associée à un plaisir de conduite élevé change incontestablement la donne.



Pour plus de détails sur la consommation et les émissions de CO₂, veuillez vous reporter à la page 49.

[01]



**L'objectif était clair.
Le résultat l'est tout autant.**

L'extérieur.

Comment décrire la Panamera ? Basse, large, affichant les proportions d'une voiture de sport digne de ce nom. Avant, arrière, carrure : la signature Porsche, reconnaissable entre toutes.

Quoique fidèle à sa lignée, la Panamera GTS se fait cependant fort d'aller encore plus loin. En affirmant davantage sa sportivité, avec une ligne encore plus basse qui la rapproche encore plus de la route.

Mais reprenons, dans l'ordre, avec la dotation de série. Au départ de l'usine, la

nouvelle Panamera GTS est équipée de projecteurs Bi-Xénon munis de feux de jour à 4 diodes qui, bien qu'empruntés à la Panamera Turbo, se différencient par leur fond noir. Autre héritage de la Panamera Turbo, les feux de position à diodes encadrant les clignotants leur font écho.

Dans le style Panamera Turbo toujours, le bouclier avant SportDesign se pare de deux grandes entrées d'air latérales qui desservent deux modules de filtres à air supplémentaires spécifiquement GTS (voir le chapitre Moteur).

Les sorties d'air latérales, en aval des roues avant, sont peintes en Noir finition brillante, tout comme les baguettes d'encadrement des vitres latérales, les gicleurs de lave-phares, la baguette décorative du capot arrière et le diffuseur.

Pour compléter l'ensemble, la partie basse de la Panamera GTS s'affiche en Noir mat, des extrémités latérales du bouclier avant aux sorties du système d'échappement sport, en passant par les jupes latérales et la partie inférieure du bouclier arrière. De quoi accentuer l'allure déjà dynamique de la voiture, dont le caractère sportif est renforcé par une caisse surbaissée 10 mm.

Pour plus d'appui aérodynamique et une plus grande stabilité à vitesse élevée, la Panamera GTS reçoit l'aileron arrière de la Panamera Turbo, qui se déploie à partir de 90 km/h, non seulement vers le haut, mais également en largeur.

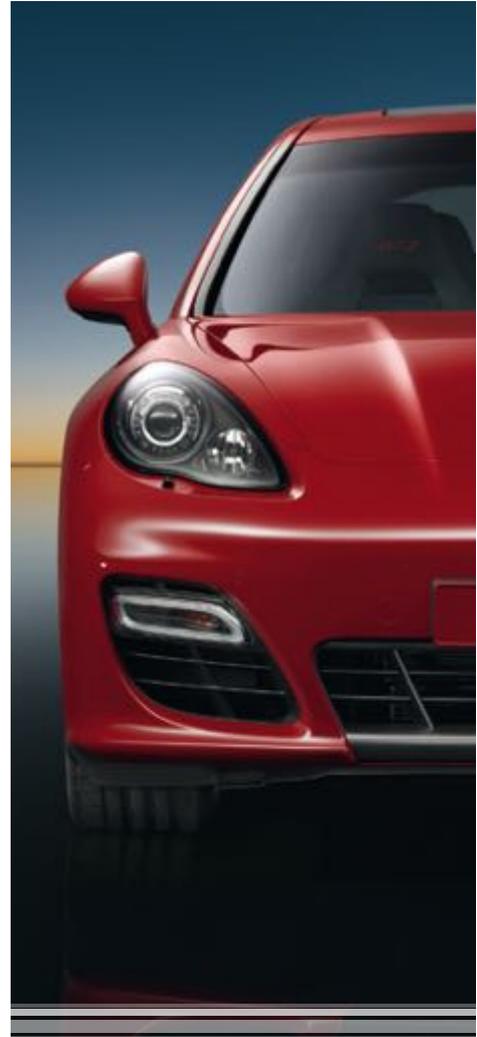
En réponse au gain de puissance du moteur, la Panamera GTS arbore, de série, des jantes « Panamera Turbo » 19 pouces. Les freins repris de la

Panamera Turbo se reconnaissent à leurs étriers rouges.

La Panamera GTS bénéficie de la même gamme de teintes extérieures que les autres modèles Panamera, à laquelle vient s'ajouter une teinte optionnelle : le Rouge Carmin, une teinte dynamique, qui crée un contraste encore plus saisissant avec les éléments de couleur noire, pour donner tout son sens à la sportivité.

Le monogramme « Panamera GTS », présent sur le capot arrière ainsi que, en option, à la base des portes avant, apporte une touche finale des plus expressives, illustrant parfaitement l'idée de sportivité à l'état pur. Vous n'en attendez pas moins d'une Panamera GTS.

[01] Panamera GTS dans la teinte spéciale Rouge Carmin, équipée de jantes « RS Spyder Design » 20 pouces





[01]

L'intérieur.

À peine avez-vous ouvert une porte que vous retrouvez les lignes épurées et ergonomiques d'un habitacle typiquement Panamera. Associé de série à l'alcantara, le cuir incarne de son côté les gènes éminemment sportifs de la voiture. Vous avez le choix entre cinq teintes intérieures. L'alcantara habille les bandes centrales des sièges sport adaptatifs, le dessus des accoudoirs de porte, l'accoudoir de la console centrale avant, ainsi que le ciel de toit.

Le volant SportDesign à palettes en alliage léger est de série. Sur demande,

vous pourrez opter pour une couronne de volant en alcantara Noir.

Spécificité de la Panamera GTS : l'intérieur Noir peut être associé à un pack d'équipement, en deux teintes. Les coutures du tableau de bord, des parements et des accoudoirs de porte, des sièges et de l'accoudoir de la console centrale ainsi que des tapis de sol sont dans ce cas de couleur Rouge Carmin ou Argent GT. Les appuie-tête des quatre sièges portent l'inscription « GTS » brodée de la même couleur. Aux quatre places toujours, les ceintures de sécurité suivent la même logique, avec le Rouge Carmin ou l'Argent GT.

Sur demande, vous pourrez également préférer les intérieurs bicolores ou encore les intérieurs tout cuir en cuir naturel de la gamme Panamera (dans ce cas sans applications en alcantara).

Et si sa différence vous a échappé, la Panamera GTS s'offre une dernière coquetterie, en affichant l'inscription « GTS » sur le compte-tours et le monogramme « Panamera GTS » sur les baguettes de seuil de porte en aluminium brossé. Pour un enthousiasme encore plus éclatant, dès que vous montez à bord.

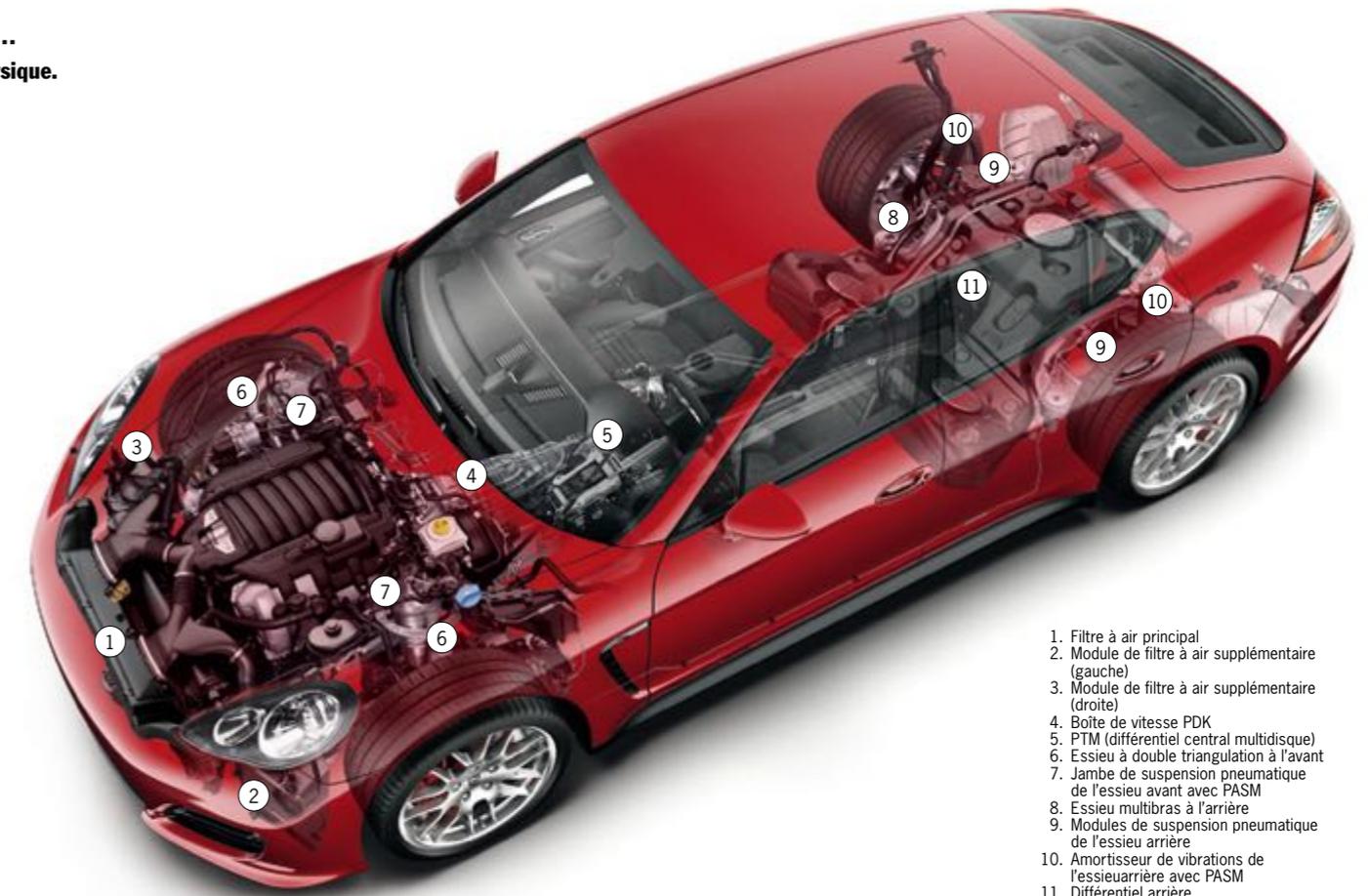
[01] Intérieur Panamera GTS avec Pack d'équipement Rouge Carmin, Pack intérieur Carbone et d'autres équipements de personnalisation



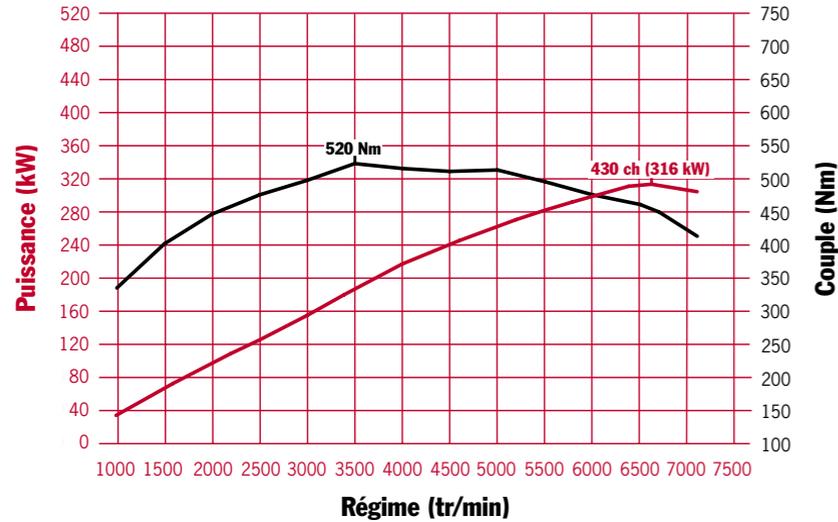
Sportivité

Performances maximales. Cette expression, chez Porsche, n'est jamais surfaite. Nous y mettons bien trop de passion. Et même s'il vous appartient concrètement de découvrir à quel niveau de notre échelle d'émotions correspond l'inscription « GTS », nos informations techniques assorties de quelques chiffres vous donnent un avant-goût de ce qui vous attend.

**Votre poulx s'emballe...
Rien à faire. C'est physique.**



1. Filtre à air principal
2. Module de filtre à air supplémentaire (gauche)
3. Module de filtre à air supplémentaire (droite)
4. Boîte de vitesse PDK
5. PTM (différentiel central multidisque)
6. Essieu à double triangulation à l'avant
7. Jambe de suspension pneumatique de l'essieu avant avec PASM
8. Essieu multibras à l'arrière
9. Modules de suspension pneumatique de l'essieu arrière
10. Amortisseur de vibrations de l'essieu arrière avec PASM
11. Différentiel arrière



Panamera GTS : 430 ch (316 kW) à 6 700 tr/min, 520 Nm à 3 500 tr/min

Moteur.

La Panamera GTS doit sa puissance à un moteur V8 atmosphérique de 4,8 litres, de conception allégée. Comme en attestent les pistons en aluminium, les culasses monobloc en aluminium également et la lubrification intégrée par carter sec, qui assure une parfaite alimentation en huile, même en conduite très sportive. Dérivé du moteur de la Panamera 4S, il développe toutefois 30 ch (22 kW) de plus, pour un couple de 20 Nm supplémentaires. Son régime maximal porté à 7 100 tr/min (soit un bond de 400 tr/min) en fait un moteur encore plus à l'aise dans les hauts régimes. Résultat : des chiffres impressionnants de 430 ch (316 kW) et 520 Nm de couple.

Ce surplus de puissance a été obtenu notamment en associant de nouveaux arbres à cames d'admission à levée plus importante des soupapes, et un nouveau système d'admission, doté de deux modules de filtres à air supplémentaires, logés dans le bouclier avant, côté gauche et côté droit.

Lorsque le régime franchit les 3 500 tr/min, des clapets s'ouvrent dans les modules de filtres à air, permettant ainsi au moteur de recevoir un volume d'air plus important. Lorsque vous forcez l'allure, la vitesse d'arrivée de l'air entraîne un gain de puissance supplémentaire.

À cela s'ajoute un calculateur moteur spécialement adapté à la Panamera GTS. Ce nouveau calculateur permet par exemple

de monter plus rapidement dans les hauts régimes. Le moteur se fait beaucoup plus réactif. La coupure partielle des cylindres, lors des changements de rapports, permet de passer encore plus rapidement les vitesses de la boîte Porsche Doppelkupplung (PDK) de série.

Autant d'avancées perceptibles, par exemple via la sonorité toujours plus rocaillante du moteur, mais aussi sources de sensations de conduite nouvelles. Avec le programme SPORT PLUS, la Panamera GTS franchit le 0 à 100 km/h en seulement 4,5 s, pour une vitesse de pointe de 288 km/h.

Conclusion, le moteur de la Panamera GTS vise sans détour un but essentiel : une sportivité maximale.



Pour plus de détails sur la consommation et les émissions de CO₂, veuillez vous reporter à la page 49.

Injection directe d'essence (Direct Fuel Injection – DFI).

Grâce à des injecteurs électroniques, ce système envoie le carburant directement dans les chambres de combustion, à une pression pouvant atteindre les 120 bars et au millième de seconde près.

Le mélange air-essence est plus homogène, la combustion plus efficace. La préparation du mélange, directement dans les cylindres, améliore le refroidissement des chambres de combustion. Ce meilleur refroidissement permet lui-même un taux de compression de 12,5:1, qui se traduit par un meilleur rendement moteur.

VarioCam Plus.

Le VarioCam Plus trouve sa place sur la Panamera GTS également. Il s'agit d'un système qui règle le calage des arbres à cames et la levée des soupapes d'admission. Dans les plages de régime intermédiaires et à faible charge, le VarioCam Plus raccourcit la course des soupapes et avance leur ouverture afin de diminuer la consommation d'essence et les émissions, tout en optimisant le niveau sonore. Une course longue avec ouverture retardée favorisera au contraire les régimes élevés et une puissance maximale.

Vous y gagnez un potentiel de reprise exceptionnel, pour une consommation modérée.

Fonction Stop-Start automatique.

La fonction Stop-Start automatique fait partie des dotations de série de la Panamera GTS. Lorsque par exemple vous êtes arrêté à un feu rouge et que vous maintenez la pédale de frein enfoncée, ce dispositif coupe le moteur. Vous économisez ainsi du carburant. Il suffit que vous relâchiez la pédale de frein pour que le moteur redémarre.

Pour vous, rien ne change. La coupure automatique du moteur n'empêche en effet ni les systèmes audio et communication de fonctionner, ni la climatisation automatique de maintenir la température choisie. Le moteur se remet à tourner si les besoins en énergie de la voiture augmentent, ou si vous sollicitez davantage la climatisation.

Cette fonction reste toutefois inactive dans certaines situations (notamment température extérieure extrême, touche

SPORT ou SPORT PLUS activée, p. 28, batterie faible). Vous pouvez également la désactiver manuellement en appuyant sur une touche spécifique.

Système d'échappement sport.

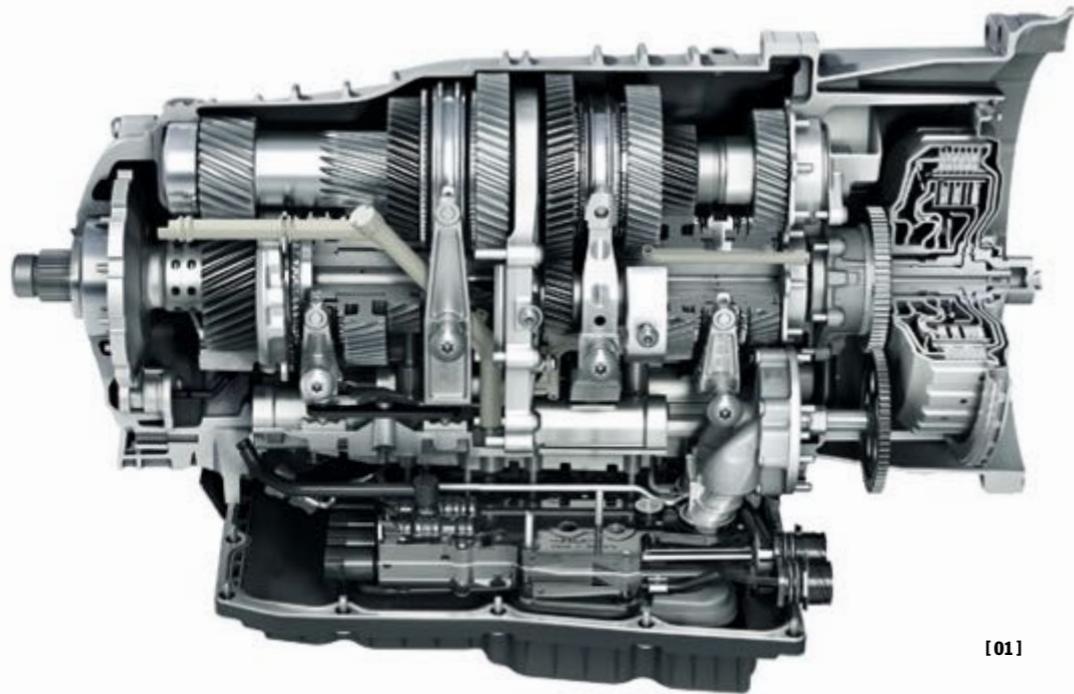
De série sur la Panamera GTS, le système d'échappement sport en aciers spéciaux ultrarésistants se reconnaît à ses sorties peintes en Noir mat. Les catalyseurs primaires et principaux montent rapidement en température, assurant ainsi un traitement efficace des émissions. Une touche spécifique, ainsi que les modes SPORT ou SPORT PLUS vous permettront d'obtenir une sonorité typique de véhicule de compétition, bien différente de celle des autres modèles Panamera.



[01]

[01] Système d'échappement sport





[01]

Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK).

Utilisable en mode manuel ou en mode automatique, la boîte de vitesse PDK à 7 rapports est synonyme de sportivité mais aussi de rendement énergétique et de confort. Elle offre des changements de rapport ultrarapides, sans coupure de puissance notable. L'étagement des 6 premiers rapports est sportif. Vous atteignez la vitesse de pointe en 6^e. La 7^e est un rapport long qui autorise une nouvelle baisse de la consommation et favorise les régimes bas, plus confortables, même à vitesse élevée.

Pour la Panamera GTS, nous avons doté la boîte PDK d'un caractère encore plus sportif. Selon le mode de conduite choisi (Normal, SPORT ou SPORT PLUS, p. 28)

les changements de vitesse seront sportifs à extrêmement sportifs. Par exemple, lorsque vous montez les rapports, une brève coupure partielle des cylindres permet d'adapter le régime moteur plus rapidement au régime de la boîte de vitesse, ce qui autorise des changements de rapports encore plus rapides, accompagnés par une sonorité moteur tout aussi sportive.

En mode SPORT PLUS, la boîte PDK vise les performances maximales. Lorsque vous montez les rapports, la force de transmission est exploitée au maximum pour vous offrir des accélérations phénoménales.

Vous vivez des sensations dignes des circuits ou presque.



[02]



[01]

Volant SportDesign.

De série sur la Panamera GTS, le volant SportDesign se reconnaît à ses palettes, ainsi qu'au repère à « midi », sur la couronne du volant en cuir lisse.

Dans un souci d'ergonomie, les palettes en alliage léger sont judicieusement disposées derrière les branches gauche et droite du volant. Pour monter les rapports de la boîte PDK, tirez vers vous la palette droite. Pour rétrograder, procédez de même avec la palette gauche. L'activation des fonctions SPORT, SPORT PLUS et Launch Control (p. 28) est affichée dans les branches gauche et droite.

Sur demande, le volant SportDesign pourra recevoir une couronne en alcantara Noir.

[01] Volant SportDesign

Porsche Traction Management (PTM).

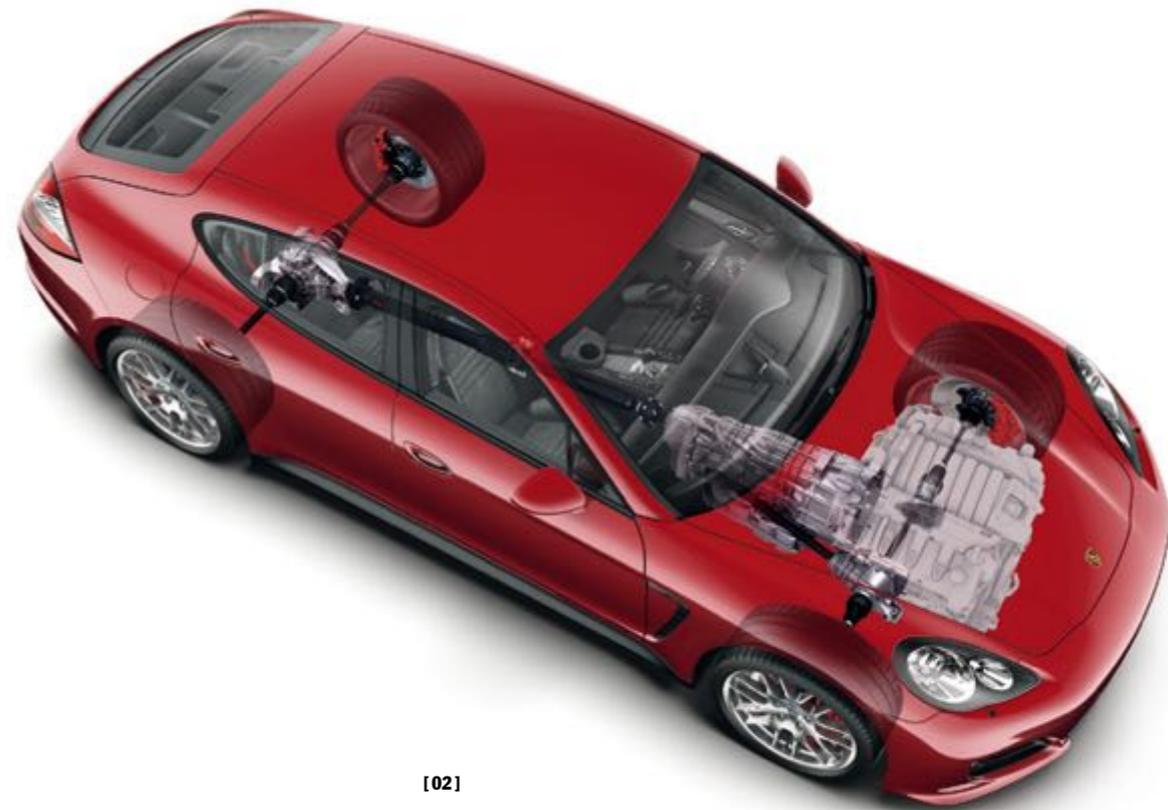
De série sur la Panamera GTS : le PTM (Porsche Traction Management) consiste en une transmission intégrale active avec différentiel central multidisque électronique, différentiel de freinage automatique (ABD) et système antipatinage (ASR). Le différentiel central multidisque répartit la force motrice entre les trains avant et arrière.

Le système surveille en permanence les conditions de conduite pour réagir au plus vite aux différentes situations. Des capteurs contrôlent la vitesse de rotation des quatre roues, les accélérations longitudinale et transversale ainsi que l'angle de braquage.

[02] Transmission intégrale

Lorsque, à l'accélération par exemple, les roues arrière menacent de patiner, le différentiel central multidisque intervient immédiatement pour reporter plus de puissance sur le train avant. Simultanément, la fonction ASR empêche les roues de patiner. En courbe, le couple transmis à l'avant est calculé pour assurer un guidage latéral optimal. Associé au Porsche Stability Management (PSM, p. 27), le PTM assure ainsi une répartition idéale du couple en toutes circonstances – sur les longues lignes droites, dans les courbes serrées ou sur revêtements irréguliers. Sa fonction ABD (différentiel de freinage automatique) renforce en outre la motricité.

À la moindre intervention des systèmes de contrôle du freinage, le PTM suspend la répartition du couple vers les roues avant afin de permettre au PSM d'intervenir séparément sur chaque roue.



[02]

Suspension pneumatique adaptative avec Porsche Active Suspension Management (PASM).

La nouvelle Panamera GTS est dotée, au départ de l'usine, de la suspension pneumatique adaptative associée au Porsche Active Suspension Management (PASM). Ce système combiné améliore la dynamique et le confort. Il comprend la régulation de l'assiette et de la hauteur de caisse ainsi que le réglage de la suspension.

Lorsque la suspension pneumatique est au niveau normal, la Panamera GTS

est déjà surbaissée de 10 mm par rapport aux autres modèles Panamera, l'amortissement est plus ferme. L'activation du mode SPORT PLUS surbaisse automatiquement la voiture de 15 mm supplémentaires. La réduction simultanée du volume d'air de la suspension pneumatique raffermi davantage la suspension.

Le réglage manuel de la hauteur de caisse permet de surélever le véhicule de 30 mm, pour limiter le risque de talonnage, par exemple dans les entrées de garage souterrain*. La régulation de l'assiette assure au véhicule un

comportement stable, indépendamment de la répartition de la charge.

Le PASM est un système électronique qui ajuste en continu et de manière active la force d'amortissement de chaque roue en fonction de la route et du type de conduite. Objectif : réduire les mouvements de la caisse et offrir une précision directionnelle plus directe. Vous choisissez entre 3 programmes : Confort, SPORT ou SPORT PLUS.

Vous bénéficiez d'un châssis sport, à portée de touche, pour plus de stabilité, de performances et de confort.



* Ne pas utiliser le niveau surélevé sur la route, car les catadioptrés risquent d'être à une hauteur supérieure à celle autorisée.



Direction et Servotronic.

Précise et directe, typiquement Porsche : la direction assistée est à démultiplication variable. Lorsque le volant ne bouge que très peu autour de sa position centrale, par exemple sur autoroute, la démultiplication se fait plus tolérante. L'agilité et la réactivité restent néanmoins à leur meilleur niveau. Plus le braquage est important, plus le rapport de démultiplication est direct. Cette mesure est particulièrement appréciable dans les virages serrés et pour les manœuvres de stationnement.

Proposée en option, la fonction Servotronic est une direction assistée asservie à la vitesse. En conduite rapide, la direction est plus ferme pour offrir une précision de conduite maximale et un confort exceptionnels. À vitesse réduite, sa souplesse facilite la conduite en ville et les manœuvres.

Jantes et système de contrôle de la pression des pneus (TPM).

En réponse à son niveau de puissance, la Panamera GTS reçoit, de série, des jantes « Panamera Turbo » 19 pouces chaussées de pneumatiques : 255/45 ZR 19 à l'avant et 285/40 ZR 19 à l'arrière. Le design est à la fois classique et sportif. Des élargisseurs de voie (5 mm) sont montés de série, sur le train arrière.

D'autres jantes de 19 ou 20 pouces sont disponibles en option.

Des pneumatiques toutes saisons 19 pouces sont disponibles sur demande. En option, vous pourrez choisir une version optimisée, à faible résistance au roulement. Résultat : une consommation réduite, pour un confort et des performances identiques.

Le système de contrôle de la pression des pneus (TPM), présent au départ de l'usine, signale toute baisse de pression sur l'écran de l'ordinateur de bord.



[01] Jante « Panamera Turbo » 19 pouces

[02] Jante « Panamera Design » 19 pouces

[03] Jante « RS Spyder Design » 20 pouces

[04] Jante « 911 Turbo II » 20 pouces

[05] Jante « Panamera Sport » 20 pouces

[06] Jante « Panamera Sport » 20 pouces peinte en Noir



Porsche Stability Management (PSM).

Le PSM est un système qui régule automatiquement la stabilité dynamique du véhicule. Des capteurs évaluent en permanence la direction, la vitesse de déplacement, la vitesse de lacet et l'accélération transversale du véhicule pour en calculer la trajectoire réelle. Au moindre écart, le système réagit par un freinage ciblé de chaque roue afin de maintenir le cap.

Accouplé aux fonctions intégrées ABD (différentiel automatique de freinage), et ASR (antipatinage), le PSM améliore également la motricité.

Le PSM peut être désactivé, pour des sensations de conduite plus franches. Pour votre sécurité, il se remet automatiquement en marche dès qu'il détecte un freinage plus appuyé. Il reste toutefois en veille pour intervenir, afin d'assurer

vos sécurité en cas de freinage appuyé si l'une des roues avant (les deux en mode SPORT PLUS) nécessite l'intervention de l'ABS.

Le PSM possède deux fonctions supplémentaires : le préremplissage du circuit de freinage (pour un freinage maximal plus rapide) et l'assistance au freinage (pour une décélération maximale en cas d'urgence).

Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) avec fonction Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

Le système Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) couplé au Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) est proposé en option pour la Panamera GTS. Il s'agit d'un système de stabilisation active des mouvements de roulis qui enregistre ces

mouvements dès l'abord d'une courbe afin de les réduire à un minimum. Il limite en outre le tangage et le lacet de la voiture sur les revêtements bosselés. Le système fait appel à des stabilisateurs actifs placés à les trains avant et arrière qui génèrent les résistances adéquates pour contrer les mouvements parasites de la caisse, en fonction des changements de direction et de l'accélération transversale.

Le PTV Plus associé au PDCC améliore la dynamique et la stabilité du véhicule. Il s'agit d'un différentiel à vecteur de couple et à glissement limité électronique qui répartit le couple de manière variable entre les deux roues arrière. En conduite dynamique, le PTV Plus freine légèrement la roue arrière intérieure dès l'abord d'une courbe. Ce freinage s'accompagne automatiquement d'un report du couple de traction sur la roue extérieure. La force motrice de cette dernière étant plus

élevée, le véhicule reçoit une impulsion supplémentaire dans la direction voulue et s'inscrit de manière plus dynamique dans la courbe. À vitesse réduite ou moyenne, l'agilité et la précision de la conduite s'en trouvent notablement améliorées. À vitesses élevées ainsi qu'en sortie de courbe, le différentiel arrière à glissement limité électronique se charge en outre de renforcer la stabilité. Il améliore également la motricité des roues arrière sur revêtements irréguliers ainsi que sur route mouillée ou enneigée.

Pour vous, cela se traduit par une stabilité transversale élevée de la caisse, une motricité optimale, une agilité remarquable quelle que soit la vitesse, ainsi qu'une précision exemplaire de la direction et un équilibre parfait en changement d'appui. Sans oublier le plaisir de la conduite.

Touches SPORT et Pack Sport Chrono.

La Panamera GTS bénéficie de réglages encore plus sportifs que les autres modèles Panamera. Vous vous en rendez compte dès les premiers mètres, mais aussi à la sonorité du moteur. Sur la Panamera GTS, les touches SPORT et SPORT PLUS de série donnent accès à deux niveaux de réglages encore plus directs, donc encore plus sportifs.



Une simple pression sur la touche SPORT et le calculateur électronique rend le moteur plus agressif. La courbe de l'accélérateur se fait plus dynamique, c'est-à-dire que pour une même pression de votre pied, le papillon des gaz s'ouvre plus qu'en mode normal. Le moteur reçoit immédiatement un volume de carburant plus important et monte plus facilement en régime. La boîte PDK retarde le passage au rapport supérieur tout en rétrogradant plus tôt. Le PASM (Porsche Active Suspension Management) et le PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) optionnel basculent en mode SPORT. L'amortissement se fait alors plus sportif et la direction plus franche. La voiture gagne en agilité dans les courbes.

La touche SPORT PLUS permet d'activer le mode SPORT PLUS. Sous l'effet de la

suspension pneumatique adaptative, la Panamera GTS passe au niveau surbaissé et bascule sur un amortissement plus ferme. Sur la boîte PDK, les rapports désormais hyper courts ouvrent la voie à des changements de vitesses actifs, idéalement étagés pour vous offrir des accélérations phénoménales. À la moindre décélération, même à régime élevé, le mode automatique permet à la boîte de vitesse de rétrograder plus rapidement. En mode manuel, le calculateur moteur pousse le moteur vers des régimes plus élevés, sous l'effet d'un apport de carburant supplémentaire, pour réduire les effets des accélérations et décélérations.

En mode SPORT PLUS, le PSM intervient plus tardivement, ce qui augmente la dynamique longitudinale et transversale.

Le freinage en courbe est nettement plus agile. Vous pouvez ainsi aborder les virages et en sortir de manière plus sportive. Besoin de plus de sensations ? Désactivez le PSM. Il restera cependant en veille et se réactivera automatiquement pour votre sécurité si les deux roues avant nécessitent l'intervention de l'ABS.

La fonction Launch Control, favorise les accélérations départ arrêté. Le principe est le suivant : placez le sélecteur sur la position « D » ou « M » et appuyez sur la touche SPORT PLUS. Enfoncez la pédale de frein avec le pied gauche tout en accélérant à fond avec le pied droit. L'afficheur du volant SportDesign affiche le message « Launch Control ». Relâchez la pédale de frein. Vous allez vivre des accélérations inoubliables.

Autre élément clé du Pack Sport Chrono : le chronomètre sur le tableau de bord avec affichage des temps au tour, par exemple. Le chronomètre peut tout aussi bien indiquer simplement l'heure.

Il se complète de l'affichage des performances, sur le PCM (Porsche Communication Management, p. 36) optionnel. Cette fonction indique, mémorise et analyse les temps relevés. Elle indique également le temps de conduite total, la distance parcourue sur le tour en cours ainsi que le nombre de tours total et les temps réalisés. Elle indique également les meilleurs temps réalisés, sert de jauge de carburant et permet d'enregistrer des parcours de référence.





Équilibre

La sportivité, chez Porsche, se mesure à notre manière d'appréhender la sécurité. Un aspect qui compte plus que jamais sur une voiture de sport telle que la Panamera GTS.

Parer à toute éventualité. En toute sécurité.

Éclairage.

Anticiper suppose une excellente visibilité. La Panamera GTS est équipée de projecteurs Bi-Xénon directionnels dotés de la fonction PDLS (Porsche Dynamic Light System). En fonction de l'angle de braquage et de la vitesse, le contrôle dynamique du faisceau fait pivoter les optiques principales. Le contrôle statique active des projecteurs supplémentaires pour

mieux éclairer les virages serrés et les intersections. Le PDLS adapte également l'éclairage en fonction de votre vitesse et des conditions de visibilité. De série également : les feux de jour composés de 4 diodes électroluminescentes intégrées aux phares.

Le système d'éclairage comprend également une fonction d'éclairage d'accompagnement. Une fois à destination, les feux de jour, les feux arrière ainsi que l'éclairage d'alentour du véhicule, prévu dans les rétroviseurs extérieurs, éclairent votre chemin, pendant une durée programmable.

Carrosserie.

La structure allégée qui allie acier et aluminium offre un haut niveau de protection en cas de collision latérale, en créant un habitacle hyperrigide. L'architecture avant est formée par une structure de longerons et de traverses qui absorbe et répartit l'énergie du choc pour réduire la déformation de l'habitacle. L'utilisation d'un tablier rigide réduit la déformation du plancher pour mieux protéger les jambes et les pieds des occupants.

Le capot avant actif améliore la protection des piétons. Le principe est le suivant : lorsque les capteurs logés dans le capot avant détectent le choc, le système soulève le capot au niveau du pare-brise par l'intermédiaire d'un actionneur pyrotechnique. Le risque de blessures est ainsi réduit.

Airbags.

Outre les airbags genoux, la Panamera GTS bénéficie, de série, d'airbags grand volume pour le conducteur et le passager avant ainsi que du système POSIP (Porsche Side Impact Protection System). Celui-ci se compose d'airbags latéraux logés dans les sièges avant, d'airbags rideaux répartis sur l'ensemble du cadre de pavillon et des vitres latérales, des montants de pare-brise aux montants de custode, ainsi que d'une protection anti-encastrement latérale intégrée aux portes. Des airbags latéraux arrière sont disponibles en option.



[01]

un diamètre de 390 mm et de 350 mm. Ces mêmes disques sont rainurés et ventilés pour assurer un freinage optimal, même en conditions extrêmes.

Le frein de parking électrique, activable et désactivable manuellement, se desserre automatiquement au démarrage.

Freins PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake).

En option, nous vous proposons (uniquement en association avec les jantes de 20 pouces) un système de freinage déjà largement testé avec succès en sollicitation intense sur circuit : les freins céramique PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake), à disques ajourés, d'un diamètre

de 410 mm à l'avant et de 350 mm à l'arrière.

Leur faible coefficient de dilatation thermique évite les déformations lors des sollicitations extrêmes. Les disques en céramique ne sont soumis à aucune corrosion. Ils assurent par ailleurs un freinage moins bruyant.

Avantage déterminant : ces disques de frein en céramique sont environ deux fois plus légers que les disques de frein en fonte de même type et de mêmes dimensions. Un facteur essentiel qui se ressent non seulement sur les performances routières et sur la consommation, mais également sur les masses non suspendues et en rotation, qui s'en trouvent allégées. Résultat : une maniabilité et une tenue de route bien

meilleures, ainsi qu'un confort de conduite supérieur, notamment sur les revêtements irréguliers, pour davantage d'agilité et de maniabilité.

Porsche et l'environnement.

Depuis 15 ans, Porsche a réduit les émissions de CO₂ de ses voitures de 1,7 % par an en moyenne, et même de 4,6 % par an entre 2006 et 2010*. Par rapport à la puissance de nos moteurs, nous figurons parmi les constructeurs affichant les taux d'émission de CO₂ les plus faibles. Un résultat obtenu grâce au rendement élevé de nos moteurs, à la conception allégée, à l'optimisation de l'aérodynamisme et aux faibles coefficients de frottement de nos voitures. Nous démontrons

ainsi que même une voiture de sport puissante peut afficher une consommation et un taux d'émissions modérés.

Comment ? En faisant appel à des technologies telles que l'injection directe d'essence (DFI), au VarioCam Plus, à la fonction Stop-Start automatique ou encore à la récupération d'énergie pour l'électronique embarquée, grâce à laquelle la batterie se recharge principalement pendant les phases de freinage.

Pour couronner le tout, la carrosserie de la Panamera GTS se compose à 23 % de métaux légers. Le capot moteur, le hayon arrière, les ailes avant, ainsi que les portes, par exemple, sont en aluminium. La voiture, plus légère, est aussi moins gourmande en carburant.



[01] Freins céramique PCCB

* La baisse de la consommation indiquée a été déterminée conformément au nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle) pour les différentes années-modèles et conformément aux directives européennes respectivement en vigueur.



[01]

Personnalité

La Panamera GTS sait se montrer puissante, en toutes circonstances et sur toutes les routes. Elle n'est pas en reste non plus, côté confort. Également sur toutes les routes comme en toutes circonstances.

Le confort, chez Porsche, n'est pas une option.

L'intérieur.

Lignes expressives. Technologies ingénieuses. Sportivité assumée. L'habitacle de la nouvelle Panamera GTS répond aux mêmes règles que l'extérieur. À la fois sportif, épuré et ergonomique, il s'appuie sur une géométrie intelligente et fonctionnelle. Le regard est immédiatement attiré par la console centrale avant montante, et par l'agencement logique des commandes, qui permet un accès tout aussi direct que rapide. Le volant est réglable en profondeur comme en hauteur.

Les 5 instruments ronds, avec compte-tours central portant l'inscription « GTS », ainsi que l'écran couleur intégré de 4,8 pouces offrent précision et haut niveau de lisibilité. L'écran affiche, entre autres, les informations de l'ordinateur

de bord ou la pression des pneus. Si vous avez opté pour le PCM, vous pourrez y lire également la carte du système de navigation. Sur la Panamera GTS, l'écran vous permettra de découvrir en temps réel l'accélération longitudinale et transversale de votre voiture.

Les sièges sport adaptatifs prévus au départ de l'usine, présentent un capitonnage ferme. Les bandes latérales rehaussées de l'assise et du dossier confèrent un maintien latéral très sportif. Ces sièges (18 réglages électriques) répondent à toutes vos attentes. Vous réglez la hauteur du siège, l'inclinaison du dossier, l'inclinaison mais aussi la profondeur de l'assise, la distance par rapport au volant et enfin le support lombaire (4 niveaux de réglage). Les bandes latérales de l'assise se règlent indépendamment de celles du dossier pour un confort maximal sur les longs trajets et un maintien optimal en courbe.



[02]

De série toujours, les sièges avant sont chauffants. Conducteur et passager avant pourront en outre mémoriser les réglages de leur siège respectif (support lombaire compris). En supplément, le conducteur pourra enregistrer la position du volant ainsi que les réglages des rétroviseurs extérieurs.

À l'arrière, les deux sièges offrent un espace généreux au niveau des jambes et une hauteur de pavillon adaptée à toutes les morphologies. Les deux dossiers, pourront être rabattus individuellement dans les proportions 40:60, pour vous offrir un volume de rangement de 1 263 litres au maximum.

[01] [02] Intérieur Panamera GTS avec pack d'équipement Rouge Carmin, Pack intérieur Carbone et d'autres équipements de personnalisation



[01]

Système audio CDR-31.

Le système audio CDR-31 et son écran couleur tactile de 7 pouces vous permettent de commander facilement les principales fonctions et menus.

L'autoradio doté d'un lecteur CD et d'un double tuner FM avec fonction RDS permet de mémoriser 30 stations. La fonction Autostore et la régulation dynamique du volume asservie à la vitesse constituent les points forts de ce système audio composé de 10 haut-parleurs d'une puissance globale de 100 W. Un chargeur 6 CD intégré est proposé en option. Le CDR-31 peut également être combiné en option avec le BOSE® Surround Sound-System ou le Burmester® High-End Surround Sound-System.

[01] PCM

Système Porsche Communication Management (PCM) avec module de navigation.

En option, vous pourrez équiper votre Panamera GTS du Porsche Communication Management (PCM). Le PCM est l'unité centrale qui commande le système audio, le système de navigation et le module de communication. Il n'en reste pas moins très simple à utiliser. Son large écran tactile haute résolution de 7 pouces, à commande intuitive, en constitue la principale caractéristique.

L'autoradio propose 42 mémoires, la fonction Autostore dynamique et un double tuner FM avec fonction RDS Diversity. Cette dernière recherche automatiquement la fréquence optimale de la station

sélectionnée. Le lecteur CD/DVD qui permet de lire les pistes audio des CD et DVD audio est également compatible mp3. Un chargeur 6 CD/DVD intégré est proposé en option.

Sur demande, nous installons une interface audio universelle offrant deux types de connexions, dans le coffre de rangement de la console centrale. Grâce au port USB vous connecterez et pourrez recharger votre iPod® ou votre iPhone®, connecter un lecteur mp3 ou encore une clé USB contenant des fichiers audio mp3. La prise AUX permettra de connecter d'autres lecteurs audio analogiques externes. Dans ce cas, la commande s'effectue à partir du lecteur connecté.



La diffusion du son est assurée par 11 haut-parleurs d'une puissance globale de 235 watts. Pour une performance sonore exceptionnelle, le PCM peut, sur demande, être associé au BOSE® Surround Sound-System ou encore au Burmester® High-End Surround Sound-System.

Le module de navigation du PCM, doté d'un disque dur rapide, peut afficher les cartes en deux dimensions ou en perspective. Dans certaines régions, les terrains et édifices s'affichent en 3D. Le mode Splitscreen permet pour sa part de subdiviser l'écran pour afficher d'un côté la carte et de l'autre les pictogrammes des informations routières.

Le module téléphone GSM quadribande optionnel offre un confort élevé et une qualité vocale optimale.

BOSE® Surround Sound-System.

Que préférez-vous écouter à bord de votre Porsche : de la musique ou les vocalises du moteur ? Si vous hésitez encore, nous avons une réponse qui vous séduira : BOSE®. Le BOSE® Surround Sound-System est compatible à la fois avec le PCM (Porsche Communication Management) optionnel et le système audio CDR-31.

Le système est doté d'un amplificateur à 9 canaux. 14 haut-parleurs d'une puissance globale de 585 W (dont un caisson basse ou subwoofer actif de 200 W) vous offriront de grandes heures de musique et transformeront votre Panamera en une salle de concert.

Associé au PCM (Porsche Communication Management), le BOSE® Surround Sound-System diffuse les pistes audio de DVD encodés au format numérique 5.1. Comme dans le passé, vous pouvez continuer à écouter les morceaux enregistrés sur vos CD habituels ou votre lecteur mp3 en qualité stéréo ou, par simple pression sur un bouton, en mode surround grâce à la technologie Centerpoint® 2 brevetée par BOSE®.

À l'aide d'un microphone, la technologie AudioPilot® Noise Compensation, également brevetée par BOSE®, mesure tous les bruits dans l'habitacle pour adapter le son et le restituer automatiquement de manière optimale. En toutes circonstances et en temps réel.

Grâce à son expérience et à sa place de pionnier en la matière, BOSE® a spécialement mis au point et adapté son système à l'architecture intérieure de la Panamera. Le traitement du signal, une technologie spécifiquement développée par BOSE® pour l'industrie automobile, permet ainsi de créer un espace sonore sur mesure.

Conduite souple ou sportive, le résultat sera le même : une reproduction fidèle des sons, d'une grande précision, pure et authentique, diffusée à 360° à l'avant comme à l'arrière.

Burmester® High-End Surround Sound-System.

Prestigieuse entreprise berlinoise, Burmester®, l'une des plus grandes marques de systèmes haute fidélité, rejoint Weissach pour renforcer la légendaire sonorité Porsche. Le Burmester® High-End Surround Sound-System, disponible en option, est compatible avec le système audio CDR-31 et le PCM.

La technologie High-End de Burmester® appliquée à l'automobile est celle d'un système très haut de gamme qui vous offre un espace sonore inédit. La supériorité du système résulte d'une foule de détails, mis en œuvre pour vous offrir un rendu exceptionnel.

Exprimé en chiffres, cela représente un amplificateur à 16 canaux d'une

puissance nominale de plus de 1 000 W, 16 haut-parleurs avec subwoofer actif et amplificateur de classe D de 300 W, plus de 2 400 cm² de membranes et des réponses en fréquences de 30 Hz à 20 kHz.

Le concept est révolutionnaire. Le principe des diviseurs de fréquence est directement hérité des systèmes Home Audio. Des filtres analogiques et numériques ont été spécialement conçus pour chaque emplacement et réglés après de longues séances d'écoute.

Des haut-parleurs à ruban AMT (Air Motion Transformer), spécifiquement conçus pour la Panamera, permettent de retranscrire les fréquences aiguës afin de restituer un son limpide et cristallin sans distorsion. Les graves sont optimales. La définition est exceptionnelle

et les impulsions précises. Résultat : un espace sonore inégalé, pur et riche, même lorsque le volume est au maximum. Une réalisation de très haute qualité et d'un poids total remarquablement faible, grâce au savoir-faire Burmester®. Le design élégant et pur des enceintes, avec encadrements galvanisés et griffe

Burmester® pour certaines, traduit le niveau haut de gamme du Burmester® High-End Surround Sound-System. D'une beauté rare, il offre une musicalité exceptionnelle. Typiquement Porsche.





Assistance parking et caméra de recul.

Harmonieusement intégrés dans la partie arrière de la carrosserie, les 4 capteurs de l'Assistance parking préviennent, via un signal sonore, de la présence d'obstacles derrière le véhicule. Cette assistance peut être complétée, en option, par 6 capteurs, à l'avant. En plus de l'avertissement sonore, cette option comporte une représentation schématique du véhicule vu de dessus sur l'écran central.

La caméra de recul (proposée uniquement en option, avec le PCM et l'Assistance parking avant et arrière) facilite les manœuvres en marche arrière, grâce aux images et lignes de guidage affichées sur l'écran du PCM.

Régulateur de vitesse adaptatif.

Ce système, disponible en option, régule la vitesse de la voiture par rapport au véhicule qui la précède. Vous avez pré-réglé votre vitesse et vous vous approchez du véhicule situé devant vous : le radar détecte ce véhicule qui roule à une vitesse inférieure. Le système intervient alors pour réduire automatiquement votre vitesse et maintenir une distance de sécurité prédéfinie en agissant en douceur sur l'accélérateur et les freins.

Dès que la voie est libre, le système accélère pour rouler à la vitesse pré-réglée.

Assistance angles morts.

Au moyen de radars, l'option Assistance angles morts surveille l'arrière de votre voiture, en particulier les angles morts. À partir de 30 km/h, le système vous avertit, par un signal visuel dans les

rétroviseurs extérieurs, que des véhicules se rapprochent rapidement par l'arrière et le côté. Cette assistance améliore le confort et la sécurité, en particulier sur autoroute. Elle n'intervient pas sur la direction et peut être désactivée à tout moment.

Porsche Entry & Drive.

L'option Porsche Entry & Drive, signalée sur la Panamera GTS par des inserts noirs

sur les poignées de porte, réduit à un minimum l'utilisation active de la clé du véhicule. Effleurez la poignée, et la fonction Porsche Entry & Drive interroge le code d'accès enregistré dans la clé. Si le code transmis est correct, la voiture s'ouvre. Un démarreur électrique est associé au système. Une fois sorti de la voiture, appuyez sur le bouton placé sur la poignée de porte et la fonction Porsche Entry & Drive verrouille le véhicule, active l'antidémarrage et bloque la colonne de direction.



[01] Image restituée par la caméra de recul, sur le PCM



[02] Régulateur de vitesse adaptatif

Équipement de série.**Extérieur**

Peintures unies Noir, Blanc Carrara

Bouclier avant SportDesign (design Panamera Turbo)

Projecteurs Bi-Xénon noirs avec fonction Porsche Dynamic Light System (PDLS)

Sorties d'air dans les ailes, en aval des roues arrière, en Noir finition brillante, avec lamelles

Baguettes d'encadrement des fenêtres, baguette décorative sur le hayon arrière, gicleurs de lave-phares et diffuseur de la partie inférieure du bouclier arrière en Noir, finition brillante

Jupes latérales Noir mat

Aileron arrière à déploiement adaptatif (4 positions) peint en Noir

Moteur, transmission, châssis

Filtres à air supplémentaires avec prises d'air dynamiques

Échappement sport avec sorties d'échappement peintes en Noir de série

Boîte de vitesse Porsche Doppelkupplung (PDK)

Transmission intégrale active Porsche Traction Management (PTM)

Suspension pneumatique adaptative (niveau normal surbaissé de 10 mm) avec PASM (Porsche Active Suspension Management)

Système de freinage Panamera Turbo avec étriers de frein rouges

Jantes « Panamera Turbo » 19 pouces avec élargisseurs de voie de 5 mm sur le train arrière

Système de contrôle de la pression des pneus

Pack Sport Chrono

IntérieurIntérieur tout cuir dans les teintes de série, avec éléments en alcantara :
Noir, Gris Platine, Beige Louxor, Bleu Yachting, Rouge Marsala

Volant SportDesign à palettes

Sièges sport adaptatifs avec Pack Mémoire Confort

Inscription « GTS » brodée sur les appuie-tête avant et arrière

Baguettes de seuil de porte en aluminium brossé, portant le monogramme « Panamera GTS » à l'avant

Personnalisation.**Options de personnalisation spécifiques Panamera GTS**

Teinte extérieure Rouge Carmin

Pack d'équipement en Rouge Carmin ou en Argent GT

Jupes latérales en couleur carrosserie, sans supplément de prix

Monogramme « Panamera GTS » sur les portes avant

L'équipement de la Panamera GTS a été pensé pour combler même les conducteurs plus exigeants. Ceci ne vous interdit pas, bien au contraire, de faire de la Panamera GTS votre Panamera GTS. Différents équipements de personnalisation ou même packs d'équipement vous y aideront.

La Panamera GTS bénéficie de série d'une gamme de 16 teintes extérieures (2 teintes unies, 9 teintes métallisées et 5 teintes spéciales) que complète la teinte spéciale Rouge Carmin. En option, vous pourrez toutefois commander votre Panamera GTS dans toute

autre teinte ou presque. Pour plus d'informations, consultez le catalogue consacré à la gamme Panamera, ainsi que le catalogue Exclusive Panamera.

Sur www.porsche.com, le Porsche Car Configurator vous offre la possibilité de configurer entièrement votre nouvelle Panamera GTS, à l'extérieur comme à l'intérieur. Promesse d'un plaisir de conduire inégalé.





Conclusion

Voiture de sport fascinante. Une fois encore, nos ingénieurs ont choisi de suivre le chemin le plus court, tout en tirant le meilleur parti du concept Intelligent Performance. Résultat : une voiture Grand Tourisme, construite pour les passionnés de voitures de sport.

La nouvelle Panamera GTS.

Caractéristiques techniques

Moteur	
Nombre de cylindres	8
Hubraum	4 806 cm ³
Puissance (DIN) au régime de	430 ch (316 kW) à 6 700 tr/min
Couple maximal au régime de	520 Nm à 3 500 tr/min
Rapport volumétrique	12,5 : 1

Transmission	
Type	Intégrale
Boîte PDK à 7 rapports	de série

Châssis		
Essieu avant	Double triangulation à large base, suspension à roues indépendantes	
Essieu arrière	Essieu multibras, suspension à roues indépendantes	
Direction	Assistée, hydraulique	
Rayon de braquage	11,97 m	
Freins	Étriers fixes monobloc en aluminium à 6 pistons à l'avant et 4 pistons à l'arrière, disque ventilés et rainurés	
Système de stabilisation	Porsche Stability Management (PSM)	
Système antiblocage des roues	ABS	
Jantes	AV : 9 J x 19 ET 60 AR : 10 J x 19 ET 61	
Pneumatiques	AV : 255/45 ZR 19 AR : 285/40 ZR 19	

Poids à vide	
DIN	1 920 kg
Selon directive CE*	1 995 kg
PTAC	2 480 kg

Performances	
Vitesse de pointe	288 km/h
0–100 km/h	4,5 s
Reprise (80–120 km/h)	3,2 s

Consommation/Émissions**	
Cycle urbain en l/100 km	16,1 (15,8***)
Cycle extra-urbain en l/100 km	8,0 (7,8***)
Cycle mixte en l/100 km	10,9 (10,7***)
Émissions de CO ₂ en g/km	256 (251***)

Dimensions/C _x	
Longueur	4 970 mm
Largeur (rétroviseurs compris)	1 931 mm (2 114 mm)
Hauteur	1 408 mm
Empattement	2 920 mm
Volume du coffre (selon le VDA)	445 l
Sièges arrière rabattus (selon le VDA)	1 263 l
Capacité du réservoir (réserve comprise)	100 l

Les modèles photographiés dans la présente documentation comportent en partie des équipements en option avec supplément de prix. Les informations fournies ici sur le programme de livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles au moment de l'impression. Sous réserve de toute erreur et de toute modification.

*Norme CE : poids à vide du véhicule avec équipements de série. Les équipements optionnels augmentent cette valeur. La valeur indiquée tient compte du poids du conducteur (68 kg) et des bagages (7 kg).

**Les modèles Porsche actuels sont conçus pour rouler avec des carburants contenant jusqu'à 10 % d'éthanol. Valeurs déterminées suivant la méthode de mesure Euro 5 (715/2007/CE et 692/2008/CE) du nouveau cycle de conduite européen NEDC (New European Drive Cycle) sur des véhicules dotés de l'équipement de série. Ces informations ne se rapportent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie de l'offre. Elles permettent uniquement de comparer divers modèles. Pour obtenir de plus amples informations sur les différents véhicules, contactez le Réseau Officiel Porsche.

***En association avec des pneumatiques toutes saisons 19 pouces (à faible résistance au roulement).

Les modèles photographiés dans la présente documentation (caractéristiques et équipements) sont ceux du marché allemand et correspondent aux normes applicables en Allemagne. Ils comportent par exemple des équipements en option avec supplément de prix, et certaines versions ou options ne sont pas disponibles dans tous les pays. Pour tout renseignement sur la disponibilité des options et le programme de livraison définitif, veuillez contacter le Réseau Officiel Porsche. Les informations fournies ici sur la conception, la livraison, l'aspect extérieur des véhicules, les performances, les dimensions, le poids, la consommation ainsi que les frais de fonctionnement et d'entretien sont celles disponibles à la date de l'impression. Sous réserve de toute erreur et de toute modification dans la conception, l'équipement et le programme de livraison, ainsi que de toute variation de teintes et de matériaux.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2011
Les textes, photos et autres informations contenus dans la présente documentation sont la propriété de la société der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Toute reproduction, représentation ou autre usage sans le consentement préalable de la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG est illicite.

La société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG encourage l'utilisation des pâtes à papier issues de la gestion durable des forêts. Le papier de ce catalogue a été certifié selon les règles très strictes du programme de reconnaissance des certifications forestières PEFC (Program for the Endorsement of Forst Certification).

Porsche, l'écusson Porsche, 911, Panamera, Spyder, PCCB, PCM, PDK, PSM, Tequipment, ainsi que les noms des autres équipements, sont des marques déposées par la société Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

Édition : 08/11
Imprimé en Allemagne
WSLP1301000130 FR/WW

