

PORSCHE

Der neue Porsche Panamera

Pressemappe

Inhalt

Highlights	5
Kurzfassung	6
Digitaler, vernetzter, effizienter: der neue Panamera	6
Überragendes Fahrgefühl mit State-of-the-Art-Fahrwerk.....	6
Mehr E-Performance und umfassend überarbeitete Motoren.....	7
Exterieur und Interieur: Luxuriös und sportlich.....	8
Mehr Eigenständigkeit für Panamera Turbo E-Hybrid.....	9
Digitales Erlebnis und neue Assistenzsysteme.....	9
Fahrwerk und Bremsen	11
Porsche Active Ride: High-End-Fahrwerk für E-Hybride.....	11
Zweikammer-Luftfederung mit Zweiventil-Dämpfern serienmäßig.....	13
Neuer elektrischer Bremskraftverstärker.....	14
Antriebe	15
Panamera Turbo E-Hybrid mit hoher elektrischer Performance	15
E-Maschine in das Getriebegehäuse integriert	16
Mehr elektrische Performance	16
Licht und Assistenz	18
Innovative Lichttechnik und neue Assistenzsysteme	18
Das neue HD-Matrix LED-Licht.....	18
Mehr Komfort und Sicherheit beim Fahren und Parken.....	19
Vernetzung und Ausstattung	21
Tiefe Integration des persönlichen digitalen Ökosystems	21
Mehr Komfort und neue Ausstattungen.....	22
High-End-Soundsysteme mit neuem "Driver" Modus.....	22
Executive-Modelle mit neuer Fondsitzeanlage	23
Exterieurdesign	24
Proportionen in die Zukunft überführt.....	24
Weiterentwickeltes Porsche-Wappen.....	24
Mehr Athletik und Betonung der Breite	24
Geschärftes Heck mit mehr Dynamik.....	25
Mehr Präsenz und neue Akzente für Panamera Turbo E-Hybrid	26
Vier Farbwelten für mehr Vielfalt	27
Räder erstmals mit Zentralverschluss.....	27
Interieur	28
Neues Bedienkonzept im Panamera.....	28

Hochwertiges, modernes Interieurdesign.....	29
Innenraum des Panamera Turbo E-Hybrid	30
Individualisierung.....	31
Porsche Exclusive Manufaktur.....	31
Panamera erstmals im Sonderwunsch-Programm	32
Panamera Turbo „Sonderwunsch“ demonstriert Potenzial des Sonderwunsch-Programms	33

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

Porsche Panamera: Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,5 – 9,6 l/100 km (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert 239 - 219 g/km (WLTP)

Porsche Panamera 4: Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,2 – 10,1 l/100 km (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert 253 - 230 g/km (WLTP)

Porsche Panamera Turbo E-Hybrid: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert 1,7 – 1,2 l/100 km (WLTP); CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert 38 – 26 g/km (WLTP); Stromverbrauch gewichtet kombiniert 29,9 – 27,5 kWh/100 km (WLTP); Elektrische Reichweite (EAER) 76 – 91 km; Elektrische Reichweite Stadt (EAER Stadt) 83 – 93 km

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Alle von Porsche angebotenen Neufahrzeuge sind nach WLTP typengenehmigt. Offizielle von den WLTP-Werten abgeleitete NEFZ-Werte liegen für Neufahrzeuge seit dem 1. Januar 2023 nicht mehr vor und können daher nicht mehr angegeben werden. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Highlights

Der neue Panamera

- **Innovatives Aktivfahrwerk.**

Das Porsche Active Ride bietet in Panamera E-Hybrid-Modellen überragende Aufbaukontrolle und eine beeindruckende Bandbreite zwischen Komfort und Performance.

- **E-Performance.**

Eine neue, stärkere E-Maschine, elf kW Ladeleistung und eine Hochvoltbatterie mit 25,9 kWh Kapazität bedeuten mehr Leistung, mehr Reichweite und schnelleres Laden im Panamera Turbo E-Hybrid.

- **Fokus auf die Blickachse des Fahrers.**

Die Porsche Driver Experience richtet das Cockpit konsequent auf den Fahrer aus und bietet ein intuitives Anzeige- und Bedienkonzept.

- **Vollständig vernetzt.**

Native Apps und eine erweiterte Integration von Apple CarPlay binden den neuen Panamera nahtlos in das digitale Ökosystem des Fahrers ein.

- **Hochauflösend und hell.**

HD-Matrix-LED-Hauptscheinwerfer leuchten mit mehr als 32.000 Pixeln Fahrbahn und Umgebung präzise und blendfrei aus.

- **Ausdrucksstarke Gestaltungsmöglichkeiten.**

Neue Farbwelten, eine lederfreie Innenraum-Option und frische Akzente schaffen Raum für Individualität. Zudem steht für den Panamera das Sonderwunsch-Programm zur Wahl.

Kurzfassung

Digitaler, vernetzter, effizienter: der neue Panamera

Der Porsche Panamera startet in die dritte Modellgeneration. Die Luxuslimousine des Sportwagenherstellers betont ihren sportlichen Charakter mit noch stärkeren Antrieben. Das Profil schärfen ein grundlegend erneuertes Bedienkonzept und zahlreiche innovative Technologien. Darunter das neue Aktivfahrwerk Porsche Active Ride, welches ein deutlich höheres Komfortniveau mit den für Porsche typischen sportlichen Fahreigenschaften verbindet. Die Integration des nutzereigenen digitalen Ökosystems in das Porsche Communication Management (PCM) bietet neue Interaktionsmöglichkeiten mit dem Panamera. Das technisch-elegante, dynamische Design des neuen Panamera trägt die attraktiven Proportionen der Baureihe in die Zukunft. Ein großes Angebot an Fahrerassistenzsystemen und ein grundlegend neu gestalteter, Fahrer-zentrierter Innenraum kommen dem Fahr-Erlebnis zugute.

Überragendes Fahrgefühl mit State-of-the-Art-Fahrwerk

Der neue Panamera ist bereits serienmäßig mit einer Adaptiven Zweikammer-Luftfederung inklusive Porsche Active Suspension Management (PASM) mit Zweiventil-Dämpfern ausgestattet. Die Zweiventiltechnik trennt die Dämpfersteuerung von Zug- und Druckstufe und bietet so eine noch größere Bandbreite zwischen Komfort und Sportlichkeit: Das System mildert Stöße von Querfugen und Straßenschäden spürbar ab und sorgt gleichzeitig für mehr Aufbauruhe in dynamischen Fahrsituationen. Mit der optionalen Allradlenkung lässt sich das Handling weiter verbessern.

Darüber hinaus steht optional für die E-Hybrid Modelle des neuen Panamera das innovative Aktivfahrwerk Porsche Active Ride zur Verfügung. Dieses System übertrifft andere Fahrwerkkonzepte in allen relevanten Kennwerten und bietet eine bisher nicht erreichte Bandbreite zwischen Fahrkomfort und Fahrdynamik. Die Grundlage dafür bilden neu entwickelte aktive Stoßdämpfer – ebenfalls mit Zweiventiltechnik –, die mit je einer elektrisch betriebenen Hydraulikpumpe verbunden sind. Diese erzeugt einen bedarfsgerechten Volumenstrom im Dämpfer und kann dadurch blitzschnell, hochpräzise und gezielt Kräfte zwischen Karosserie und Rädern aufbauen, die den aus der Fahrbahnanregung

entstehenden Kräften entgegenwirken und diese nahezu vollständig kompensieren. Eine gewichtssparende Einkammer-Luftfederung ergänzt diese Technologie.

Das Fahrwerk hält den Aufbau des Panamera stets horizontal, auch bei dynamischen Brems-, Lenk- und Beschleunigungsvorgängen. Bei gleichmäßiger Fahrt absorbiert das System Unebenheiten nahezu vollständig. In dynamischen Fahrsituationen gewährleistet das Porsche Active Ride Fahrwerk durch eine ausgewogene Verteilung der Radlasten eine perfekte Anbindung an die Straße.

Ist der entsprechende Modus aktiviert, kann das Fahrwerk Nick- und Wankneigungen überkompensieren, um die auf die Insassen wirkenden Beschleunigungen zu reduzieren. In dieser Einstellung lehnt sich der neue Panamera ähnlich wie ein Motorrad in Kurven. Er zieht beim Beschleunigen die Front und beim Verzögern das Heck nach unten. Im Stand hebt das Porsche Active Ride Fahrwerk die Karosserie auf eine komfortable Einbeziehungsweise Ausstiegs-Höhe an.

Mehr E-Performance und umfassend überarbeitete Motoren

Insgesamt hält Porsche für den neuen Panamera vier effiziente E-Hybrid-Antriebe vor und reagiert damit auf die hohe Nachfrage nach dieser Antriebsart. Alle E-Hybrid-Varianten profitieren von mehr Leistung, mehr Reichweite und mehr Effizienz. Zum Marktstart steht der Panamera Turbo E-Hybrid bereit. Das Herz seines Antriebsstrangs ist ein grundlegend überarbeiteter Vierliter-V8-Biturbomotor. Die Leistung des neu entwickelten Elektromotors beträgt 140 kW (190 PS). Gemeinsam mobilisieren die Motoren eine Systemleistung von 500 kW (680 PS). Das Systemdrehmoment erreicht beeindruckende 930 Nm. Den Elektromotor integriert Porsche in das Gehäuse des grundlegend überarbeiteten Achtgang-Doppelkupplungsgetriebes PDK. Der Verzicht auf ein separates E-Motorgehäuse spart rund fünf Kilogramm ein. Die Integration des Aggregats in den Ölkreislauf des Getriebes optimiert zudem den Wärmehaushalt des Elektroantriebs und erlaubt eine höhere Dauerleistung der E-Maschine.

Der Panamera Turbo E-Hybrid beschleunigt in 3,2 Sekunden auf Tempo 100 und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 315 km/h. Die Batteriekapazität beträgt nun 25,9 kWh. Dies ermöglicht eine elektrische Reichweite von bis zu 91 Kilometer im kombinierten WLTP-

Zyklus beziehungsweise 83 – 93 Kilometer im Innenstadtzyklus. Ein neuer On-Board AC-Lader mit elf kW verkürzt die Ladedauer an geeigneten Ladepunkten auf zwei Stunden und 39 Minuten.

Die Varianten Panamera und Panamera 4 sind ebenfalls zum Marktstart erhältlich. Modifikationen an Ladedruck, Einspritzmenge und Zündzeitpunkt optimieren die Leistung des 2,9-Liter-V6-Turbomotors. Er leistet nun 260 kW (353 PS) und bietet 500 Nm Drehmoment – ein Plus von 17 kW (23 PS) und 50 Nm im Vergleich zum Vorgänger. Dies verkürzt im Panamera den Sprint auf Tempo 100 auf 5,3 Sekunden (5,1 s mit Sport Chrono-Paket) und steigert die Höchstgeschwindigkeit auf 272 km/h. Der allradgetriebene Panamera 4 benötigt nun 5,0 Sekunden (4,8 s mit Sport Chrono-Paket) und erreicht 270 km/h.

Exterieur und Interieur: Luxuriös und sportlich

Der neue Panamera behält die typischen Linien und Proportionen der Baureihe bei. Seine Länge misst 5.052 mm, seine Breite 1.937 mm und seine Höhe 1.423 mm. Das grundlegend überarbeitete Erscheinungsbild lässt die Sportlimousine noch ausdrucksstärker und sportlicher wirken. Am Bug sichert ein zusätzlicher Lufteinlass oberhalb des Nummernschilds den erhöhten Luftbedarf der Antriebe. Die neu gestaltete Fensterlinie verstärkt in der Seitenansicht den Limousinen-Charakter des viertürigen Sportwagens. Die äußeren Ränder der Heckscheibe schließen plan mit der Kontur der Karosserie ab und erzeugen so eine harmonische Linienführung am Fahrzeugheck.

Das Cockpit-Konzept Porsche Driver Experience zeichnet sich durch eine ideale Balance zwischen digitalen und analogen Bedienelementen sowie die Anordnung der für das Fahren essenziellen Ein- und Ausgabeelemente entlang der Fahrerachse aus. So befindet sich der Wählhebel direkt rechts neben dem Lenkrad. Auch der Mode-Schalter für die Fahrprogramme Normal, Sport und Sport Plus sowie der Assistenz-Lenkstockhebel befinden sich im direkten Zugriff des Fahrers. Dadurch muss der Blick nicht von der Straße genommen werden, um Einstellungen an Fahrprogrammen und Assistenzsystemen vorzunehmen.

Ein optionales Beifahrer-Display bindet den Beifahrer eng in das Fahr-Erlebnis ein. Der 10,9 Zoll große Bildschirm zeigt auf Wunsch Performance-Daten des Fahrzeugs an. Er erlaubt auch die Bedienung des Infotainment-Systems und unterstützt das Video-Streaming während der Fahrt. Um eine Ablenkung des Fahrers auszuschließen, lässt sich das Beifahrer-Display vom Fahrerplatz aus nicht einsehen.

Mehr Eigenständigkeit für Panamera Turbo E-Hybrid

Modellvarianten mit dem Namenszug Turbo genießen bei Porsche eine Sonderstellung als sportliche Spitze ihrer Baureihe. Diese Position im Modellprogramm stärkt Porsche beim Panamera Turbo E-Hybrid. Äußerlich kennzeichnen ihn ein eigenständiges Heckunterteil mit lackierten Diffusorblenden sowie ein spezifisches Bugteil in Wagenfarbe. Hinzu kommen in Dunkelbronze verchromte Endrohre und optional Räder mit Zentralverschluss, die auch für die anderen Modelle angeboten werden.

Der Turbo-exklusive Farbton turbonit kommt als Kontrastfarbe etwa an den Seitenscheibenleisten und dem „turbo“-Schriftzug auf der Heckklappe zum Einsatz, ebenso in den Porsche Wappen auf der Fronthaube, an den Rädern und am Lenkrad. Im Innenraum sorgt turbonit in Verbindung mit Carbon-Elementen für ein sportliches Ambiente. Der Farbton findet sich beispielsweise im zentralen Drehzahlmesser des Kombiinstruments und als Farbgebung der Bedienelemente in der Mittelkonsole.

Digitales Erlebnis und neue Assistenzsysteme

Der neue Panamera wird zum vollumfänglichen Bestandteil des digitalen Ökosystems des Fahrers. Zur Anmeldung mit der persönlichen Porsche ID muss nur noch ein im PCM angezeigter QR-Code mit dem Smartphone gescannt werden. Apple CarPlay® und Android Auto ermöglichen die Verknüpfung von Smartphone- und Fahrzeugdaten für eine verbesserte Bedienbarkeit. Die Integration von Fahrzeugfunktionen der MyPorsche App in Apple CarPlay® ermöglicht eine optimierte Bedienung digitaler Funktionen und schafft mehr Übersicht. Funktionen wie Klimatisierung, Sitzmassage und das Ambientelicht lassen sich direkt per Apple CarPlay® oder mit dem Sprachassistenten Siri® steuern.

Serienmäßig stattet Porsche den Panamera mit Matrix-LED-Hauptscheinwerfern aus. Optional steht das hochauflösende HD-Matrix LED-Licht mit mehr als 32.000 Pixeln pro Scheinwerfer zur Wahl. Es bietet völlig neue Lichtfunktionen wie beispielsweise eine dedizierte Fahrspuraufhellung. Die Leuchtweite beträgt bis zu 600 Meter. Den Leistungsumfang der Assistenzsysteme wertet Porsche im neuen Panamera deutlich auf. Der serienmäßige aktive Geschwindigkeitsassistent interagiert nun mit der Verkehrszeichenerkennung. Ist das System aktiv, fährt der Panamera selbsttätig nicht schneller, als es das jeweilige Tempolimit erlaubt. Das Porsche InnoDrive inklusive Abstandsregeltempomat erhält eine aktive Spurführung und einen Kreuzungsassistenten. Auch ein Ausweichassistent gehört nun zum Funktionsumfang. Ebenfalls neu: Während eines automatischen Parkvorgangs muss sich der Fahrer, der weiter die Verantwortung trägt, nicht mehr im Fahrzeug aufhalten. Der Parkvorgang lässt sich mit der neuen Funktion Remote ParkAssist vom Smartphone aus überwachen.

Porsche produziert den neuen Panamera im Porsche Werk Leipzig. Der sächsische Produktionsstandort ist mit dem Panamera eng verbunden. Von 2009 bis 2016 wurde dort die erste Generation der viertürigen Sportlimousine montiert. Mit der zweiten Generation übernahm Leipzig im Jahr 2016 die Komplettfertigung des Sportwagens. Porsche investierte seinerzeit rund 500 Millionen Euro in das Werk. In knapp zweijähriger Bauzeit entstand unter anderem ein zweiter Karosseriebau mit einer Fertigungsfläche von rund 60.000 Quadratmetern. Die Vorbereitungen für die Produktion der dritten Generation erfolgten intelligent während des laufenden Betriebs.

Fahrwerk und Bremsen

Porsche Active Ride: High-End-Fahrwerk für E-Hybride

Exklusiv für die E-Hybrid-Modelle des Panamera bietet Porsche optional ein neues Premium-Fahrwerk an. Das Porsche Active Ride mit aktiven Zweiventil-Stoßdämpfern und Einkammer-Luftfedern reguliert die Kräfte jedes einzelnen Dämpfers aktiv, individuell und blitzschnell. So erreicht es stets situationsgerecht maximalen Fahrkomfort und maximale Performance. Der Aufbau unterscheidet sich grundlegend von regulären adaptiven Systemen und anderen aktiven Fahrwerkskonzepten. Das Porsche Active Ride bietet ein einzigartiges Fahrerlebnis, das die gesamte Bandbreite von sänftenartigem Gleiten bis zu sportwagentypischer Direktheit darstellt. Es erreicht in den Disziplinen Nick- und Wankabstützung, Aufbauruhe, Langsamfahr-Komfort und Handling-Performance Bestwerte. Zudem ermöglicht es weitreichende Zusatzfunktionen.

Die Stoßdämpfer des Porsche Active Ride sind mit jeweils einer elektrisch angetriebenen Hydraulikpumpe verbunden. Diese erzeugen bedarfsgerecht einen Volumenstrom im Dämpfer, der separat in Zug- und in Druckrichtung reguliert wird. Durch den Volumenstrom kann der Kolben im Dämpfer blitzschnell auf- oder abwärts bewegt werden, wodurch jedes Rad individuell aktiv aus- oder einfedern kann. Die Räder folgen also aktiv der Kontur der Fahrbahn-Oberfläche – werden etwa in Schlaglöcher hineingedrückt und bei Wellen angehoben. Immer mit dem Ziel, die Fahrbahnunebenheiten auszuregulieren und vom Aufbau möglichst fernzuhalten. Die Dämpfer arbeiten mit bis zu 13 Hz, das heißt, sie können bis zu 13 Mal pro Sekunde die Einstellung anpassen und damit blitzschnell auf die jeweilige Fahrsituation und den Fahrbahnuntergrund reagieren.

Porsche Active Ride benötigt zudem keine klassischen Stabilisatoren, da ihre Wirkung vollständig von den aktiven Dämpfern dargestellt wird. Zusätzlich übernehmen die Dämpfer die Funktion der elektronischen Wankstabilisierung (PDCC Sport). Außerdem erlauben die neuen Stoßdämpfer es, die komplexe Dreikammer-Luftfederung des Vorgängers durch ein System mit leichten und effizienten Einkammer-Luftfedern zu ersetzen. Über die Luftfederung erfolgt die geschwindigkeitsabhängige Regelung des Fahrzeugniveaus zur Verbesserung von Fahrstabilität und Aerodynamik sowie die automatische Niveauregulierung abhängig

vom Beladungszustand. Im PCM lässt sich manuell ein tieferes oder höheres Fahrniveau wählen.

Zusammenfassend bietet Porsche Active Ride folgenden Funktionen:

Aufbaukontrolle: Porsche Active Ride überwacht stets die Längs- und Querschleunigung. Es reagiert aktiv auf Anfahr- und Bremsimpulse sowie auf Lenkbewegungen des Fahrers. Entgegen den natürlichen Nick- und Wankbewegungen der Karosserie baut es Kräfte auf und hält so den Aufbau in allen Fahrsituationen horizontal.

Isolieren von Fahrbahnunebenheiten - Der neue Panamera schwebt förmlich über den Asphalt: Das Porsche Active Ride Fahrwerk erkennt und isoliert Fahrbahnunebenheiten höchstreaktiv. Insassen spüren auf unebener Fahrbahn nur sehr geringe Karosseriebewegungen.

Dynamische Radlastverteilung: Die Abstimmung des Fahrwerks trägt elementar zur Traktion des Fahrzeuges bei. Porsche Active Ride passt die Einstellung von Federn und Dämpfern dynamisch an die jeweilige Fahrsituation an. Mit einer vertikal-, längs- und seitenkraftbasierten Wankmomentverteilung nutzt der neue Panamera unter Berücksichtigung von Allradverteilung und Quersperrmoment sein Grip-Potenzial stets optimal aus.

Dynamische Bodenfreiheit: In performanten Fahrsituationen, besonders beim Anbremsen und bei starker Querschleunigung, senkt das Porsche Active Ride die Karosserie des Panamera ab. Der niedrigere Schwerpunkt reduziert den Radlasttransfer. Zudem erhöht die Achskinematik den Radsturz und fördert damit die Traktion.

Aktive Kurvenlage: Das Porsche Active Ride kann eine situationsbedingte Fahrzeugneigung nicht nur ausgleichen, sondern sie, bei aktivierter Funktion, überkompensieren. Ist der zugehörige Haken im PCM gesetzt, baut das Fahrwerk in Kurven Kräfte entgegen der natürlichen Wankrichtung auf und neigt die Karosserie zum Kurveninneren. So reduziert der neue Panamera die auf Insassen wirkende Querschleunigung. Der Effekt ähnelt dem einer Steilkurve.

Beschleunigungs- und Bremskomfort: Nach dem Prinzip der aktiven Kurvenlage stemmt sich das Fahrwerk auch gegen die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen. Diese Funktion ähnelt der Flughaltung eines Helikopters beim Beschleunigen oder beim Verzögern. Sie muss ebenfalls im PCM aktiviert werden.

Komfortestieg und Smart Lift: Auf Wunsch erhöht Porsche Active Ride das Fahrzeugniveau, um das Ein- und Aussteigen für alle Passagiere komfortabel zu gestalten. Die Funktion „Smart Lift“ hebt die Karosserie zudem an vorher vom Fahrer gespeicherten Positionsdaten automatisch an, so dass der Panamera an Schlaglöchern oder in steilen Einfahrten nicht aufsetzen kann.

Zweikammer-Luftfederung mit Zweiventil-Dämpfern serienmäßig

Ein Porsche ist in seinem Segment stets das dynamischste Fahrzeug. Mit seiner Positionierung als Luxuslimousine sind beim Panamera zudem die Anforderungen an ein herausragendes Komfortniveau besonders hoch. Deshalb stattet Porsche den neuen Panamera bereits serienmäßig mit einer neu entwickelten Zweikammer-Luftfederung mit Zweiventil-Dämpfern aus. Die adaptiven Stoßdämpfer erlauben es mit ihrer Zweiventil-Technik, Zug- und Druckstufe unabhängig voneinander einzustellen. Dies erweitert die darstellbare Bandbreite zwischen einem komfortablen, gleitenden Charakter und einer besonders performanten Abstimmung beträchtlich. Die Technologie ermöglicht es, bei verbesserter Fahrwerk-Performance von der bekannten Dreikammer-Luftfeder auf ein leichteres Zweikammer-System zu wechseln. Zusätzlich sorgen Optimierungen am Hydrolager an der Vorderachse, an der Lagerung des Hinterachskörpers sowie der Querlenkerlager an der Hinterachse für einen spürbar gesteigerten Komfort beim Überfahren von Kanten.

Mit dem neuen Fahrwerk erreicht Porsche eine Reduzierung der Aufbaubewegungen und eine verbesserte Isolation der Karosserie. Der viertürige Sportwagen nickt und rollt weniger beim Anbremsen sowie bei Fahrten durch Senken oder über Wellen und Kuppen. Das Ergebnis ist ein schnelleres, sensibleres Ansprechverhalten des Fahrwerks und spürbar mehr Ruhe im Aufbau. Gleichzeitig verfügt das Fahrwerk über das Potenzial, die Dämpferkraft in Zug- und Druckrichtung situativ beträchtlich zu steigern und damit die

Performance des Fahrzeugs zu optimieren. Das zeigt sich insbesondere bei schnellen Kurvendurchfahrten. Zusätzlich reduziert die neue Luftfeder mit einer optimalen Ventilansteuerung den Energieverbrauch des Fahrwerks.

Neuer elektrischer Bremskraftverstärker

Im neuen Panamera setzt Porsche einen elektrischen Bremskraftverstärker ein. Alle Derivate profitieren von neu adaptierten Bremspedalkennlinien, die das Pedalgefühl und die Bremspräzision deutlich verbessern. In den E-Hybrid-Modellen gelang es den Ingenieuren außerdem, die Überblendung zwischen Rekuperationsbremse (über die E-Maschine) und Reibbremse (über die Radbremsen) harmonischer zu gestalten. Obwohl sich bei diesen Derivaten zwei Bremssysteme ergänzen, kann der Fahrer so die Bremskraft ideal dosieren. Dabei verschenkt er keine Energie: Die E-Maschine generiert beim Verzögern bis zum Stillstand Strom.

In Panamera und Panamera 4 setzt Porsche eine Bremsanlage mit Sechskolben-Festsätteln und Grauguss-Scheiben in der Größe 360 mm x 36 mm an der Vorderachse ein. Hinten kommen Vierkolben-Festsättel und Grauguss-Scheiben in 330 mm x 28 mm zum Einsatz. Der Panamera Turbo E-Hybrid verzögert serienmäßig mit Zehn- und Vierkolben-Festsätteln und Grauguss-Bremsscheiben in 420 mm x 40 mm vorne und 380 mm x 30 mm hinten.

Für den Panamera Turbo E-Hybrid bietet Porsche optional einen neuen 21-Zoll-Performance-Reifen an: Der Pirelli P Zero Corsa verbessert die Rundstrecken-Tauglichkeit durch erhöhtes Grip-Niveau, verbesserte Präzision und eine höhere Temperaturbeständigkeit. Zudem wurden seine Nässe-Eigenschaften weiter optimiert.

Antriebe

Panamera Turbo E-Hybrid mit hoher elektrischer Performance

Effizienz und Performance sind für Porsche zentrale Kernwerte. Mit dem Modellwechsel des Panamera stärkt Porsche diesen Fokus abermals. Der Panamera Turbo E-Hybrid ist eine von insgesamt vier Varianten mit Plug-in-Hybridantrieb, die Porsche sukzessive in der dritten Fahrzeuggeneration präsentieren wird. Dabei setzt sich der Turbo E-Hybrid mit einer Systemleistung von 500 kW (680 PS) und einem Systemdrehmoment von 930 Nm zum Modelldebüt an die Spitze der Baureihe. Er löst den bisherigen Panamera Turbo S in dieser Rolle ab. Sein umfangreich überarbeiteter 4,0-Liter-V8-Biturbo-Motor und eine neu entwickelte E-Maschine ermöglichen beeindruckende Fahrleistungen und ausdauernde elektrische Performance. Der Panamera Turbo E-Hybrid erreicht im reinen Elektrobetrieb mit einer Leistung von 140 kW/190 PS und einem Drehmoment von 450 Nm der neuen E-Maschine bis zu 140 km/h Höchstgeschwindigkeit. Nutzt der Panamera Turbo E-Hybrid seine vollständige Leistung, beschleunigt er in 3,2 Sekunden von null auf 100 km/h. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 315 km/h.

Das Herzstück des Antriebes bleibt ein emotionaler Verbrennungsmotor. Porsches konsequent weiterentwickelter Achtzylinder erfüllt weltweit anspruchsvolle Abgasnormen bei weiter gesunkenem Verbrauch und niedrigeren Emissionen, ohne an Dynamik einzubüßen. Der Motor verfügt über neue Turbolader, die nach dem Monoscroll-Prinzip arbeiten. Verglichen mit den Twinscroll-Ladern des Vorgängers verkürzt dies die Warmlaufphase der Katalysatoren. Sie arbeiten folglich schneller mit voller Leistung. Zudem steigen die maximal zulässigen Abgastemperaturen. Ergänzend erhöht Porsche die Spitzendrücke in den Brennräumen auf 140 bar. Diese Maßnahmen verkürzen die Warmlaufphase stark und steigern die Effizienz im hochdynamischen Bereich.

Der überarbeitete Antrieb verzichtet auf eine Zylinderabschaltung. Stattdessen stellt er mit Aktuatoren an den Einlassnockenwellen den Ventilhub auf ein niedriges oder hohes Niveau ein. Bei geringer Last arbeitet der Motor mit kurzen Öffnungszeiten und mit minimalem Hub, um eine höchstmögliche Effizienz zu erreichen. Unter hoher Last öffnen die Ventile weit und lange, um einen hohen Füllungsgrad der Zylinder zu erzielen und damit hohe Drehmomente bei optimierten CO₂-Emissionen zu realisieren. Spezielle magneto-resistive

Nockenwellensensoren ermitteln die Positionen der Nockenwellen in Echtzeit und ermöglichen der Motorsteuerung so, Ventilhub und Ventilöffnungszeiten bestmöglich festzulegen. Mit Optimierungen in der Dämmung konnten die Ingenieure darüber hinaus ungewünschte Nebengeräusche reduzieren und die Emotionalität des charismatischen Sounds stärker herausarbeiten.

E-Maschine in das Getriebegehäuse integriert

Porsche kombiniert den 4,0-Liter-V8-Biturbo-Motor im Panamera Turbo E-Hybrid mit einer neuen E-Maschine. Sie ist kein ergänzender Baustein des Antriebspakets, sondern tief in die Konstruktion des Getriebes integriert. Der Verzicht auf ein eigenständiges E-Motorgehäuse und die Platzierung im Getriebegehäuse sparen rund fünf Kilogramm Gewicht ein. Zum Einsatz kommt dabei ein sogenannter Innenläufer, ein Elektromotor, bei dem der Stator den Rotor umschließt. Diese Bauform fördert Spontanität und Dynamik.

Die Konstruktion des Antriebs priorisiert den Elektromotor. Die Motortrennkupplung ist nun in der Grundstellung offen, im Regelfall sorgt also nur die E-Maschine für den Antrieb des Fahrzeuges. Erst wenn Leistung des Achtzylinders abgefordert wird, schließt die Kupplung und koppelt ihn an den Antriebsstrang an.

Zusätzlich gewinnt der Elektromotor an Effizienz. Mit einer Umstellung von Wasser- auf Ölkühlung und der Einbindung in den Ölkreislauf des Getriebes optimiert Porsche die Wärmeabgabe des Elektromotors. Dies erlaubt eine höhere Leistungsabgabe und steigert die Rekuperationsleistung der E-Maschine. Der Panamera Turbo E-Hybrid rekuperiert mit bis zu 88 kW – ein Plus von 19 kW. Beim Verzögern rekuperiert das Fahrzeug bis zu einer Geschwindigkeit von zwei km/h.

Mehr elektrische Performance

Eine neue Hochvoltbatterie speist den Elektromotor des Panamera Turbo E-Hybrid. Das kompakte Modul ist platzsparend in das Fahrzeugheck integriert und verfügt über eine Kapazität von 25,9 kWh. Es erlaubt eine elektrische Reichweite von bis zu 91 Kilometern im kombinierten WLTP-Zyklus beziehungsweise 83 – 93 Kilometer im Innenstadtzyklus. Trotz dieser Steigerung von etwa 45 Prozent im Vergleich zum Vorgänger fällt der Bauraum der

neuen Batterie vergleichbar aus. Über eine Optimierung der Zellchemie gelang eine größere Energiedichte. Trotz der größeren Batteriekapazität sinkt die Ladedauer weiter: Alle E-Hybrid-Modelle sind serienmäßig mit einem 11-kW-Wechselstromladegerät ausgestattet. An geeigneten Ladesäulen und Wallboxen ist der Akku nach etwa zwei Stunden und 39 Minuten geladen.

Porsche verfeinert zudem die E-Hybrid-Fahrmodi des Panamera weiter und koppelt sie enger an die Navigation. Im E-Charge-Modus arbeitet der Antrieb im Stadtverkehr unterhalb von 55 km/h im Hybridmodus. Erst bei höheren Geschwindigkeiten im außerstädtischen Betrieb nutzt er die Motorleistung, um die Hochvoltbatterie zu laden. In den Fahrmodi Sport und Sport Plus lädt der Panamera die Batterie nun auf 20 beziehungsweise 30 Prozent. Beim Vorgänger waren es noch 30 beziehungsweise 80 Prozent. Dies steigert die Effizienz, ohne Abstriche bei der Performance zu erfordern.

Der Panamera mit Hinterradantrieb sowie der allradgetriebene Panamera 4 sind mit optimierten und leistungsgesteigerten 2,9-Liter-Biturbomotoren ausgestattet. Sie wurden mit weitreichenden innermotorischen Maßnahmen auf die Erfüllung künftiger Abgasnormen vorbereitet. Mit einer Leistung von 260 kW (353 PS) und einem Drehmoment von 500 Nm überbieten sie ihre Vorgängeraggregate um 17 kW (23 PS) und 50 Nm. Das Leistungsplus verkürzt den Sprint von null bis 100 km/h auf 5,3 Sekunden (5,1 s mit Sport Chrono-Paket) beim Panamera und 5,0 Sekunden (4,8 s mit Sport Chrono-Paket) beim Panamera 4. Die Höchstgeschwindigkeit steigt auf 272 km/h im Panamera und 270 km/h im Panamera 4. Eine neu entwickelte Sportabgasanlage intensiviert optional den charismatischen Klang der Sechszylindermotoren.

Alle Derivate profitieren vom neuen, exklusiv für den Panamera weiterentwickelten Achtgang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Es verbessert das Zusammenspiel mit dem Motor und ermöglicht, abhängig vom Fahrmodus, besonders schnelle Schaltzeiten oder besonders harmonische Gangwechsel. Seine Konstruktion berücksichtigt das deutlich gesteigerte Antriebsmoment des neuen Panamera. Es ist in der Lage, ein Drehmoment von mehr als 900 Newtonmeter zu verarbeiten.

Licht und Assistenz

Innovative Lichttechnik und neue Assistenzsysteme

Der neue Porsche Panamera leuchtet serienmäßig mit neu entwickelten Matrix-LED-Hauptscheinwerfern. Vier dreidimensional ausgeformte Lichtmodule prägen ihr Erscheinungsbild. Sie erzeugen das Porsche-typische Vierpunkt-Tagfahrlicht und sind um das zentrale Bi-Matrix-Modul für Abblend- und Matrix-Fernlicht angeordnet. Die Scheinwerfer steuern die Ausleuchtung der Straße automatisch anhand von Kamera- und Navigationsdaten sowie der Fahrzeuggeschwindigkeit. Über die Kamerafunktion erkennt das System vorausfahrende Fahrzeuge und entgegenkommenden Verkehr. Die Fernlichtverteilung wird dann so gesteuert, dass die Fahrbahn optimal ausgeleuchtet wird, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Dazu ist der Fernlichtbereich in elf vertikale Segmente unterteilt, die zur Entblendung des Gegenverkehrs situativ ein- oder ausgeblendet werden können.

Das neue HD-Matrix LED-Licht

Optional stehen im neuen Porsche Panamera besonders innovative und performante HD-Matrix LED-Hauptscheinwerfer bereit. Kern-Element der Innovation ist ein LED-Chip, der auf der Fläche eines halben Daumennagels über 16.000 einzeln ansteuerbare Micro-LED vereint. In Summe sind dies für beide Scheinwerfer mehr als 65.000 LED-Elemente. Die Scheinwerfer mit HD-Matrix-Technologie bieten dadurch eine bis zu zweimal hellere, hochaufgelöste und hochflexible Lichtverteilung sowie eine äußerst homogene Ausleuchtung.

Pro Scheinwerfer kommen neben dem Vierpunkt-Tagfahrlicht und dem statischen Kurvenlicht gleich zwei der neuen HD-Matrix-Module sowie zwei Bi-Funktionsmodule für die Vorfeldausleuchtung und das Zusatzfernlicht zum Einsatz. Diese vier Haupt-Lichtquellen sind im markentypischen Vierpunkt-Design angeordnet. Im Design setzt die neue HD-Matrix-Technologie damit ebenfalls eigene Akzente: Erstmals lässt sich die Porsche-typische Vierpunkt-Leuchten-Grafik des Tagfahrlichts mit dem neuen System auch nachts – bei Abblend- und Fernlicht – darstellen. Jedes der beiden HD-Module pro Scheinwerfer verfügt über spezifisch geschliffene Objektive aus optische Gläsern, die unterschiedliche

Ausleuchtwinkel erzeugen. Das Weitwinkel-Objektiv des äußeren HD-Matrix-Moduls sorgt für eine breite Ausleuchtung. Das innere HD-Matrix-Modul mit Tele-Objektiv strahlt das Licht sehr konzentriert und damit deutlich heller ab. Die Lichtverteilungen dieser beiden HD-Module überlagern sich im Zentralbereich. Dadurch kombiniert der neue Scheinwerfer eine breite Ausleuchtung mit hoher Intensität im zentralen Bereich.

Neben der hervorragenden Ausleuchtung zeichnet insbesondere die hohe Flexibilität der Lichtverteilung das neue HD-Matrix LED-System aus. Zur Steuerung nutzt das System eine Vielzahl verfügbarer Daten etwa von der Frontkamera, vom GPS-Modul, von den Fahrwerksensoren sowie verfügbare Navigationsdaten. Damit lassen sich neue und optimierte Lichtfunktionen für mehr Sicherheit und Komfort realisieren. So kommt bei entgegenkommenden Fahrzeugen eine neue Funktion des blendfreien Fernlichts zum Einsatz: Rechts und links neben der Entblendungslücke werden große Bereiche deutlich aufgehellt. Dadurch wird die Sicht für den Fahrer verbessert – ohne den Gegenverkehr zu blenden. Weitere Funktionen sind unter anderem die Aufhellung der eigenen Fahrspur über einen Lichtteppich vor dem Fahrzeug auf Autobahnen und vergleichbaren Straßen sowie ein spezielles Bau- und Engstellenlicht.

Mehr Komfort und Sicherheit beim Fahren und Parken

Der Funktionsumfang der serienmäßigen und der optionalen Assistenzsysteme im Porsche Panamera steigt mit dem Modellwechsel deutlich. Dies verbessert das Komfort- und Sicherheitsniveau spürbar. Serienmäßig stattet Porsche den Panamera mit den Systemen ParkAssistent, Rückfahrkamera, Spurhalteassistent inklusive Verkehrszeichenerkennung, Warn- und Bremsassistent inklusive Fußgängerschutz sowie mit dem Aktiven Geschwindigkeitsassistenten aus. Dieses System verfügt über eine neue Limiter-Funktion, die mit der Verkehrszeichenerkennung interagiert. Ist das System aktiv, fährt der Panamera automatisch nicht schneller, als es das aktuell gültige Tempolimit zulässt. Selbstverständlich lässt sich das System mit dem Fahrpedal übersteuern. Zudem kann der Fahrer temporär am Bedienhebel eine andere Geschwindigkeit einstellen.

Darüber hinaus stehen optional zahlreiche weitere Assistenzsysteme zur Wahl, deren Funktionsumfang steigt. Das Porsche InnoDrive inklusive Abstandsregeltempomat verfügt

nun über eine aktive Spurführung und einen Kreuzungsassistenten. Die aktive Spurführung steuert das Fahrzeug innerhalb der Fahrspurmarkierungen selbständig. Im Stau fährt das Fahrzeug innerhalb von bis zu 60 Sekunden nach Stillstand automatisch wieder an, wenn sich das vorausfahrende Fahrzeug in Bewegung setzt. Die Hands-off-Überwachung stellt sicher, dass der Fahrer weiterhin seine Aufmerksamkeit auf den Verkehr richtet. Der Kreuzungsassistent warnt, wenn das Fahrzeug losfährt, obwohl andere Verkehrsteilnehmer queren oder entgegenkommen.

Den Abstandsregeltempomat ergänzt Porsche um einen Ausweichassistenten, der hilft, das Fahrzeug in einer kritischen Situation um ein Hindernis herumzulenken. Ebenfalls neu ist der Abbiegeassistent. Er überwacht beim Linksabbiegen den Gegenverkehr und führt in Gefahrensituationen eine Notbremsung aus. Der aktive Spurwechselassistent bietet ebenfalls neue Funktionen: Beim Aussteigen sowie beim Ausparken überwacht er über den Heckradar den Straßenraum hinter dem Fahrzeug und warnt, wenn sich andere Fahrzeuge von dort nähern.

Im Bereich der Parkassistenten führt Porsche ebenfalls neue und optimierte Funktionen ein. Zur besseren Abschätzung der Umgebung berechnet der intelligente Parkassistent aus Kamerabildern eine perspektivische 3D-Darstellung der Umgebung. Die aktive Einparkunterstützung erkennt selbständig Parkplätze und ist in der Lage, nach Initiierung des Parkvorgangs von allein in Längs- oder Querparklücken einzuparken.

Der Fahrer muss diesen Vorgang lediglich überwachen, da er weiterhin die Verantwortung für den Parkvorgang trägt. Mit der neuen Funktion Remote ParkAssist muss er sich dabei jedoch nicht mehr im Fahrzeug befinden. Er kann nach dem Start des automatischen Parkvorgangs das Fahrzeug verlassen und das Ein- oder Ausparken über das Smartphone beaufsichtigen. Solange er die entsprechende Taste in der Smartphone-App gedrückt hält, setzt der Panamera den Parkvorgang fort. Die Funktion steht für Ein- und Ausparkvorgänge, für Längs- und Querparklücken sowie für Garagen zur Verfügung.

Vernetzung und Ausstattung

Tiefe Integration des persönlichen digitalen Ökosystems

Der neue Panamera bietet im Bereich Digitales und Vernetzung deutlich mehr Möglichkeiten als der Vorgänger: Neue Infotainment-Funktionen erleichtern die Bedienung und sorgen für ein noch intuitiveres Fahrerlebnis. Leistungsstarke Hardware verbessert das Multimedia-Erlebnis weiter. Dazu zählt der neue Wireless Charger mit Kühlfunktion, der mit 15 Watt Leistung die Ladezeit für das Smartphone deutlich verkürzt. Zusätzlich stehen in der vorderen Mittelkonsole sowie im Fond je zwei USB-C-Schnellladeanschlüsse zur Verfügung.

Zum ersten Mal bietet der Panamera die Möglichkeit des Videostreamings. Über die Drittanbieter-Anwendung "ScreenHits TV" lassen sich je nach Markt unterschiedliche, populäre Streamingdienste aufrufen. Die Videos werden auf dem erstmals im Panamera verfügbaren 10,9-Zoll-Beifahrerdisplay und, aus Sicherheitsgründen nur im Stand, auf dem 12,3-Zoll-Zentraldisplay dargestellt. Über eine spezielle Folierung des Beifahrerdisplays stellt Porsche sicher, dass der Fahrer während des Streamings bei der Fahrt nicht abgelenkt wird.

Die Anmeldung mit der Porsche ID wird im neuen Panamera einfacher. Der Fahrer muss nur noch den im PCM angezeigten QR-Code mit der My Porsche App scannen. Die Eingabe der Porsche ID und des Passworts in das PCM entfällt. Ebenfalls neu: Beliebte Musikstreaming-Apps integriert Porsche als native Apps direkt in das PCM. Dies erleichtert die Bedienung, da die Apps bei aktiviertem Porsche Connect auch dann zur Verfügung stehen, wenn das Smartphone nicht mit dem Fahrzeug verbunden ist. Darüber hinaus integriert Porsche den Dienst Apple CarPlay® tiefer in die Anzeigen und Funktionen des Fahrzeugs. Dies vereinfacht die Bedienung vieler Smartphone-Funktionen. Der Dienst passt sich an das vertraute Porsche Connect Design an.

Über die Integration der My Porsche App in Apple CarPlay® verknüpft Porsche das digitale Smartphone-Ökosystem des Nutzers noch enger mit dem Fahrzeug. So wird die Steuerung von Fahrzeugfunktionen direkt aus dem personalisierten Ökosystem des Nutzers heraus möglich. Über den Sprachdienst Siri® lassen sich beispielsweise die Steuerung der Klimatisierung, der Ambientebeleuchtung, der Massagefunktion oder das Wechseln von

Radiosendern steuern. Der Sprachdienst kann direkt über die Voice Pilot Taste aktiviert werden. Es besteht außerdem die Möglichkeit, Performance-Daten der letzten Fahrt direkt mit Kontakten zu teilen.

Mehr Komfort und neue Ausstattungen

Der Panamera kombiniert seit seiner erstmaligen Einführung die dynamischen Qualitäten eines Porsche mit dem Reisekomfort einer Luxuslimousine. Im neuen Panamera hat Porsche diese Positionierung mittels zahlreicher durchdachter Komfortlösungen weiter verfeinert. Dazu gehört das neue Luftgütesystem, das die Insassen zuverlässig vor Partikeln und Schadstoffen schützt. Zur Serienausstattung des Systems zählen der Feinstaubfilter und die GPS-Umlufffunktion. Sie aktiviert automatisch die Umluft, sobald das Fahrzeug auf Grundlage der prädiktiven Navigationsdaten die Einfahrt in einen Tunnel erkennt. So können Gerüche und Abgase, die sich dort womöglich sammeln, den Innenraum gar nicht erst erreichen. Bei aktivierter Routenplanung berücksichtigt das System bereits frühzeitig Tunnel entlang der eingestellten Route.

Optional misst ein Feinstaubsensor fortlaufend die Belastung der Innenraumluft sowie der Umgebungsluft mit Feinstaubpartikeln der Größe PM 2,5. Nimmt die Luftqualität um das Fahrzeug herum ab, schaltet das Luftgütesystem auf Umluft und reinigt die Luft im Fahrzeug, indem es sie mehrmals durch den Feinstaubfilter strömen lässt. Darüber hinaus steht optional ein Ionisator zur Wahl, der die Luft von Keimen und Schadstoffen befreit und so vor allem Allergiker entlastet.

High-End-Soundsysteme mit neuem „Driver“ Modus

Alternativ zum serienmäßigen Sound Package Plus bietet Porsche im neuen Panamera erneut jeweils ein Surround-Soundsystem von Bose® sowie ein 3D-High-End Surround Sound System von Burmester® an. In beiden Systemen lässt sich eine fahrerorientierte Einstellung namens „Driver“ aktivieren. Sie optimiert die Klangerfahrung auf dem Fahrerplatz. In beiden Systemen kommt zudem eine neue Subwoofer-Technologie zum Einsatz. Der sogenannte Fresh Air Subwoofer erzeugt Tieftöne in einem offenen Gehäuse

und nutzt dafür die Umgebungsluft. Dies spart bei gleichbleibend erstklassiger Klangqualität sowohl Bauraum als auch etwa 3,2 Kilogramm Gewicht ein.

Executive-Modelle mit neuer Fondsitzeanlage

Wie bisher bietet der Porsche Panamera eine gemessen am Segment besonders sportliche Sitzposition. Serienmäßig stattet Porsche den Panamera mit vier Einzelsitzen aus, die Vordersitze sind achtfach elektrisch verstellbar. Optional stehen 14-fach elektrisch verstellbare Komfortsitze sowie 18-fach elektrisch verstellbare Sportsitze für die vordere Sitzreihe zur Wahl. Für den Fond bietet Porsche optional eine 4+1-Sitzeanlage sowie elektrisch verstellbare Komfort-Einzelsitze mit Memory-Funktion an. Neue, verbesserte Sitzschaummaterialien steigern in allen Konfigurationen den Sitzkomfort.

In den Executive-Modellen (marktspezifisches Angebot) mit um 15 Zentimeter verlängertem Radstand gehört darüber hinaus eine verbesserte Fondsitzeanlage mit flacheren Seitenwangen und flacherer Grundkontur zum Serienumfang. Dadurch verlagert sich die Sitzposition nach hinten, was der Beinauflage und der Kniefreiheit zugutekommt. Eine neue Weichschaumaufgabe unter dem Sitzbezug verbessert den Sitzkomfort, zudem ergänzen neue Komfort-Kopfkissen das luxuriöse Sitzgefühl. Alle Executive-Modelle erhalten außerdem serienmäßig eine Vierzonen-Klimaautomatik sowie die neue 15-Watt-Wireless Charging Funktion in der hinteren Mittelkonsole.

Exterieurdesign

Proportionen in die Zukunft überführt

Das Design des neuen Porsche Panamera wurde gezielt weiterentwickelt und verleiht ihm noch mehr Präsenz und Souveränität. An den neu gestalteten Bug- und Heckteilen unterstreichen geschärfte Linien den sportlichen Charakter des Fahrzeugs. Die Scheinwerfer stehen steiler als beim Vorgänger, die Kotflügel sind stärker ausgeformt und die Motorhaube deutlicher konturiert. Dadurch wirkt der neue Panamera frisch, betont technisch und noch muskulöser. Zwei filigrane Lichtleiter in der dreidimensional ausgeformten, durchgehenden Heckleuchte des Panamera sorgen für eine unverwechselbare Heckansicht. Die Fahrzeugflanken schärfte Porsche ebenfalls in vielen Bereichen nach. Die neu gezeichnete Fensterlinie betont die coupéhafte Linie des viertürigen Sportwagens. Alle Maßnahmen weisen den Panamera unverkennbar als Porsche aus und lassen ihn noch athletischer und moderner wirken. Sie tragen so die Silhouette und die Proportionen des Panamera in die Zukunft.

Weiterentwickeltes Porsche-Wappen

Der Porsche Panamera ist eines der ersten Modelle, das mit dem sorgfältig modernisierten Porsche-Wappen auf die Straße kommt. Nach der Überarbeitung zum Jubiläum „75 Jahre Porsche Sportwagen“ zeigt sich das Wappen der Sportwagenmarke cleaner und moderner, das aufsteigende Pferd wurde behutsam neugestaltet. Die Designer interpretierten klassische Elemente neu und werteten das Logo mit innovativen gestalterischen Mitteln wie gebürstetem Metall und einer Wabenstruktur auf. Dies verankert das Markenzeichen von Porsche klar in der Historie, entwickelt sein Design jedoch weiter.

Mehr Athletik und Betonung der Breite

Direkt unter dem modernisierten Wappen befindet sich im neuen Bugteil des Panamera ein neuer, zusätzlicher Lufteinlass über dem Kennzeichenhalter. Er trägt dem gesteigerten Luftbedarf der neuen Motoren Rechnung und bildet mit dem trapezförmigen unteren Lufteinlass eine optische Einheit. Die großen, rechteckig konturierten seitlichen Lufteinlässe

betonen die Breite des neuen Panamera. Beim Panamera Turbo E-Hybrid enden sie erst auf Höhe des oberen Lufteinlasses und signalisieren so die gesteigerte Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs. Zusätzlich differenzieren präzise ausgearbeitete Turbo-Bugleuchten, vertikale Stege in Wagenfarbe und seitliche Airblades den Turbo E-Hybrid optisch. Sie verleihen dem Topmodell im Portfolio eine nochmals gesteigerte Präsenz. Beim Panamera und beim Panamera 4 schließen nun vertikale Bugleuchten die Bugschürze seitlich ab.

Ein wichtiges Designmerkmal des neuen Panamera sind die stärker ausgeformten Kotflügel an der Front. Die Motorhaube wurde demgegenüber optisch abgesenkt. Dieser gestärkte Bezug zu klassischen Porsche-Formen lässt den Panamera markanter und muskulöser wirken. Der stärker konturierte Mittelteil der Motorhaube greift die Linie der neuen Matrix LED-Hauptscheinwerfer auf. Sie stehen beim neuen Panamera steiler in der Front und betonen so die Breite des Fahrzeugs.

Ein besonderes Highlight sind die neuen, hochauflösenden HD-Matrix LED-Hauptscheinwerfer (optional, Serie beim Turbo E-Hybrid). Durch die Aufteilung der Hauptlichtfunktionen auf vier nahezu quadratisch angeordnete LED-Module lässt sich die Porsche-typische Vierpunkt-Leuchten-Grafik des Tagfahrlichts mit dem neuen System erstmals auch nachts – bei Abblend- und Fernlicht – darstellen. Dies sorgt für einen hohen Wiedererkennungswert.

Zu den charakteristischen Merkmalen des Panamera gehört die dynamische Seitenansicht, die auf seine Sportwagen-Gene hinweist. Beim neuen Panamera wird diese Flyline noch markanter. Die im hinteren Fahrzeugbereich ansteigende, neu konturierte Fensterlinie mit ihrem markanten Knick an der D-Säule identifiziert den neuen Panamera eindeutig als Sportlimousine. Der im vorderen Kotflügel integrierte Luftauslass ist nun stärker ausgestellt und setzt sich klar konturiert über die Flanke fort, dadurch wirkt die Flyline straffer.

Geschärftes Heck mit mehr Dynamik

Die dreidimensional ausgearbeitete Heckleuchte mit integriertem „PORSCHE“ Schriftzug betont die dynamische Anmutung des Hecks. Das durchgehende Leuchtenband spannt sich über das komplette Fahrzeugheck, zwei filigrane Lichtbögen erzeugen eine unverwechselbare Lichtsignatur. Der beleuchtete und freistehende Schriftzug wird durch die

dreidimensionale Integration der Heckleuchte effektiv in Szene gesetzt. Es ist den Designern gelungen, den Heckdeckel ohne sichtbare Fuge in die C-Säule zu integrieren. Die rahmenlose Heckscheibe verleiht der Heckansicht ein frisches, elegantes Aussehen. Schärfere Abrisskanten am Dach und am adaptiv ausfahrenden Heckspoiler sowie die insgesamt gestraffte Linienführung lassen das Heck des Panamera klarer und athletischer aussehen. Die neuen seitlichen Abrisskanten im Heckteil vermitteln nicht nur eine hohe Dynamik, sie verbessern auch die Aerodynamik. Dies gilt ebenso für das neu gestaltete Heckunterteil. Die Abgasanlage für Panamera und Panamera 4 zeigt zwei Einzelendrohre links und rechts außen in Edelstahl gebürstet.

Mehr Präsenz und neue Akzente für Panamera Turbo E-Hybrid

Die Turbo-Derivate kennzeichnet Porsche nun noch deutlicher als Spitze der Baureihe. Der Panamera Turbo E-Hybrid trägt ein eigenständiges Heckunterteil mit in Wagenfarbe lackierten Diffusorblenden sowie zwei Doppelendrohre links und rechts außen, die in Dunkelbronze gehalten sind. Zahlreiche weitere Details unterscheiden den Panamera Turbo E-Hybrid von Panamera und Panamera 4. Ähnlich wie bei den GTS-Modellen, die durch Akzentfarben in karminrot und schwarz baureihenübergreifend ihre Performance-orientierte Ausrichtung signalisieren, kommt beim Panamera Turbo E-Hybrid die Turbo-exklusive Akzentfarbe turbonit zum Einsatz. Sie ziert zahlreiche Anbauteile und die für den Turbo E-Hybrid zur Verfügung stehenden Räder. turbonit ist ein elegantes, warmes Grau mit einem edlen bronzenen Unterton, das gut mit allen verfügbaren Exterieurfarben harmoniert. Serienmäßig hält Porsche die seitlichen Airblades der Lufteinlässe am Bugteil in turbonit, ebenso die Seitenscheibenleisten, die Modellbezeichnung „turbo“ auf der Heckklappe, den „e-hybrid“ Schriftzug auf den vorderen Türen sowie die Spange im Heckunterteil. Außerdem führt Porsche bei diesem Modell die Porsche-Wappen auf der Fronthaube sowie auf den Rädern in turbonit aus. Bei der optionalen SportDesign Schwellerverkleidung in Schwarz glänzt der Einleger in turbonit.

Vier Farbwelten für mehr Vielfalt

Weiter individualisieren lässt sich der neue Panamera mit einer Vielzahl neuer Lacktönen. Dabei wurde das Exterieur-Farben-Angebot neu aufgesetzt. Es gliedert sich nun in vier Farbwelten, die unterschiedlichen Kundenansprüchen gerecht werden und für eine größere Spreizung der Farbvielfalt sorgen. Sie heißen Legends, Dreams, Shades und Contrasts. Die Farbwelt Legends steht für außergewöhnlichen und zugleich klassischen Stil. Die Lacke sind besonders hochwertig und nuancenreich. Legends umfasst Farbtöne wie Aventuringrünmetallic oder Kupferrubinmetallic. Auf die Historie verweist der Heritage Farbtön Oakgrünmetallic neo. Bunt, expressiv und leuchtend fällt das Angebot in der Farbwelt Dreams aus. Hier gibt es neben edlem Enzianblaumetallic etwa den spektakulären Lackton Madeiragoldmetallic. Der Panamera Turbo E-Hybrid wird serienmäßig mit Farbtönen aus der Dreams-Welt ausgeliefert. Für den dezenteren Auftritt decken fünf Metalltöne von Tiefschwarzmetallic über Dolomitsilber bis zu Carraraweißmetallic die Bandbreite der Farbwelt Shades ab. Lediglich mit Schwarz und Weiß arbeitet die Kategorie Contrasts, der eine klare, puristische Ästhetik zugrunde liegt.

Räder erstmals mit Zentralverschluss

Ein komplett neues Räderprogramm unterstreicht das markante Erscheinungsbild des neuen Panamera. Die Sportlimousine lässt sich mit insgesamt acht neuen Raddesigns in den Größen 19, 20 und 21 Zoll an die persönlichen Wünsche anpassen. Erstmals befindet sich darunter ein 21 Zoll großes Rad mit Zentralverschluss, das sich optisch an das klassische Turbo Design Rad anlehnt. Die Felge aus geschmiedetem Aluminium steht optional und ausschließlich für den Turbo E-Hybrid zur Verfügung. Für alle anderen Modellvarianten stehen ebenfalls neue Raddesigns zur Wahl. Weiterhin im Programm bleibt das optionale Turbo Design Rad in 21 Zoll.Driver

Interieur

Neues Bedienkonzept im Panamera

Mit dem Modellwechsel zieht Porsches aktuelles fahrerzentriertes Bedienkonzept in den Panamera ein. Die Porsche Driver Experience steht für volldigitale Darstellung, vielseitige Individualisierung und intuitive Bedienung. Der Fokus liegt komplett auf der Blickachse des Fahrers: Alle für das aktive Fahren entscheidenden Bedienelemente gruppieren sich direkt um das Lenkrad herum und befinden sich so im direkten Zugriff. Der Fahrer kann das Fahrzeug so schneller, leichter und letztlich dynamischer bedienen. Ein weiteres Merkmal der neuen Bedienlogik von Porsche ist die richtige Balance zwischen digitalen und analogen Elementen.

Den höchsten Punkt auf der Armaturentafel bildet wie bei Porsche üblich das Kombiinstrument, ausgeführt als digitales, freistehendes 12,6-Zoll-Display im Curved und Free-Standing Design. Es ist in drei Bereiche gegliedert. Die Fahrinformationen lassen sich je nach Ausstattung in bis zu sieben verschiedenen Ansichten darstellen. Darunter befinden sich eine 3D-Fahrassistenz-Anzeige sowie eine an Porsches klassisches Fünftuben-Design angelehnte Darstellung („Classic“). Zusätzlich steht optional ein Head-up-Display zur Verfügung. Der Fahrer kann direkt vom Sportlenkrad aus die Anzeigen und die Position des Head-up-Displays anpassen, ohne den Blick von der Straße zu wenden.

Porsche-typisch befindet sich die Motor-Start-Taste links vom Lenkrad. Den deutlich verkleinerten Wählhebel des Automatikgetriebes platzieren die Designer rechts neben das Lenkrad zwischen Kombiinstrument und Armaturenräger. Auf dem Multifunktions-Sportlenkrad platziert Porsche den serienmäßigen Mode-Schalter zur schnellen Anwahl der Fahrprogramme Normal, Sport und Sport Plus sowie einen Toggle-Schalter für den schnellen Zugriff auf Funktionen des Kombiinstrumentes. Die Mode-Taste am grundlegend überarbeiteten Bedienhebel der Assistenzsysteme erlaubt die blitzschnelle Anwahl von Funktionen der Fahrassistenz. Weitere Einstellungen können über kontextbezogene Popups im Kombiinstrument vorgenommen werden.

Die im eleganten Black-Panel-Design ausgeführte Armaturentafel integriert das hochauflösende 12,3-Zoll Zentraldisplay und das optionale, erstmals im Panamera

verfügbare 10,9-Zoll Beifahrerdisplay. Das Zentraldisplay steuert wie gewohnt die Funktionen des Infotainmentsystems Porsche Communication Management (PCM). Das Beifahrerdisplay macht Passagieren auf dem Beifahrersitz einen neuartigen, eigenen Anzeige- und Bedienbereich zugänglich. Von hier aus lassen sich beispielsweise Infotainment-Funktionen wie das Radio oder das Navi bedienen, fahrdynamische Informationen anzeigen und sogar Videos streamen. Dabei stellt eine spezielle Folierung sicher, dass der Fahrer dadurch nicht abgelenkt wird.

Die neue Position des Gangwahlhebels ermöglicht die komplette Neugestaltung der Mittelkonsole und des Klimabedienteils. Es erhält große berührungsempfindliche Bedienflächen mit intuitiver haptischer Rückmeldung. Über fünf physische Klimawippen steuern Fahrer und Beifahrer die Temperatur, die Ventilationsstärke und schalten die Klimaanlage ein und aus. Direkt darunter befindet sich ein mechanischer Dreh-Drück-Steller, der die Lautstärke des Audiosystems regelt.

Zur neuen Porsche Driver Experience im Panamera tragen auch die neuartigen, lamellenlosen Luftausströmer bei. Sie lassen sich über vorprogrammierte automatische Belüftungsmodi bedienen oder komplett elektrisch verstellen. So lässt sich mit nur einem Klick zwischen einer zugfreien Klimatisierung und einer schnellen Kühlung variieren.

Hochwertiges, modernes Interieurdesign

Das Interieur des neuen Porsche Panamera zeichnet ein stilvolles Gesamtbild aus technisch-modernen Details, edlen Materialien und filigranen Dekoren aus. Dabei steht die Bedieneffizienz unter dem Aspekt des dynamischen Fahrens stets im Vordergrund. Typisch für den Panamera sind die steil ansteigende Mittelkonsole und das die Innenraumbreite betonende Black Panel mit seinen ebenfalls die Breite betonenden Dekorelementen. Es fasst das Zentraldisplay und das optionale Beifahrerdisplay zu einer eleganten Einheit zusammen und schafft so eine ruhige und hochwertige Anmutung. Erstmals realisiert Porsche im neuen Panamera zudem eine über die gesamte Breite des Panels reichende Ambientebeleuchtung, die diesen Effekt weiter verstärkt.

Zum aufgeräumten, sportlich-hochwertigen Ambiente im neuen Panamera tragen die neu gestalteten Sitzoberflächen bei. Quernähte und Einfachkappnähte an den Konturen der Sitze schaffen eine zurückhaltende, aber klare optische Struktur.

Das Farb- und Materialangebot im Interieur hat Porsche grundlegend überarbeitet. Es stehen zunächst zwei Teilleder- und sechs Ledervarianten sowie zwei besonders hochwertige Clubleder-Sitzbezüge zur Wahl. Dabei lag das Augenmerk besonders auf einer breiten Auswahl an Bi-Color-Designs. Dies schafft umfangreiche und präzise aufeinander abgestimmte Optionen, die Innenraumanmutung farblich zu akzentuieren. Ein liebevolles Detail stellt dabei die Farbangleichung zwischen der Sport Chrono Borduhr und dem digitalen Drehzahlmesser dar. Hinzu kommen weitere neue Dekor- und Akzentoptionen, die Porsche in verschiedenen Paketen bündelt. Die Individualisierungsmöglichkeiten reichen von besonders hochwertig bis maximal sportlich. Erstmals bietet Porsche im Panamera zudem auf vielfachen Kundenwunsch eine lederfreie Ausstattung an, die besonders sportliche Materialien wie Race-Tex mit Lederimitat kombiniert.

Innenraum des Panamera Turbo E-Hybrid

Turbo-Modelle bilden bei Porsche traditionell die Spitze der jeweiligen Baureihe. Im neuen Panamera lassen sich Turbo-Ausführungen im Innenraum an mehreren liebevoll gestalteten Akzenten in turbonit erkennen. Der „Turbo-Farbton“ sorgt in Verbindung mit Carbon-Elementen für ein besonders sportliches Ambiente und findet sich beispielsweise am Porsche-Wappen auf dem GT-Sportlenkrad, im zentralen Drehzahlmesser des digitalen Kombiinstruments, als Farbgebung der Bedienelemente in der Mittelkonsole oder als Akzent an den Türtafeln wieder.

Individualisierung

Porsche Exclusive Manufaktur

Individualität gehört bei Porsche zum Markenkern. Bereits im Konfigurator steht daher für den neuen Panamera eine große Zahl an Optionen zur Verfügung, die dem Individualitätsanspruch der Kunden in diesem Segment gerecht werden. Darüber hinaus erweitern Porsches aufeinander aufbauende Individualisierungsprogramme „Farbe nach Wahl“, „Farbe nach Wahl Plus“ und „Sonderwunsch“ das ohnehin umfangreiche Serienangebot. „Farbe nach Wahl“ umfasst für den Panamera mehr als 50 vordefinierte, technisch freigegebene Farben. Mit der Option „Farbe nach Wahl Plus“ lässt sich die Lackierung nahezu frei wählen. Dazu gehört eine umfangreiche Machbarkeitsprüfung.

Für den neuen Panamera hat die Porsche Exclusive Manufaktur eine Reihe direkt konfigurierbarer Optionen entwickelt. Dazu zählen das SportDesign Paket samt Schwellerverkleidungen in Schwarz oder turbonit sowie das SportDesign Paket Carbon + Aerokit sowie spezielle Räder in 21 Zoll. Für die Exclusive Design und Sport Design Räder stehen jeweils sechs Farbtöne zur Wahl. Hinzu kommen abgedunkelte HD-Matrix LED-Scheinwerfer und Heckleuchten mit Coming/Leaving Home-Animation. Eine spezielle Sportabgasanlage mit Endrohren in Dunkelbronze rundet das Exterieur-Angebot der Porsche Exclusive Manufaktur für den neuen Panamera ab.

Auch den Innenraum wertet die Porsche Exclusive Manufaktur auf Wunsch auf. Direkt konfigurierbar sind Interieurpakete in Carbon matt mit Kontrasten in Neodyme, Karminrot oder Ceramica. Hinzu kommen erweiterte Lederumfänge etwa an den Haltegriffen, der Gepäckraumabdeckung oder auf den Sitzkonsolen. Bei den lederfreien Ausstattungen besteht die Option auf farblich neu gestaltete Ziernähte und auf darauf abgestimmte Sicherheitsgurte. Das Ziffernblatt der Cockpit-Uhr SportChrono lässt sich in einem farblich passenden Nachtgrün auf kalaharigrauem Grund konfigurieren. Das GT-Sportlenkrad erhält auf Wunsch eine Carbonblende. Selbst für Fahrzeugschlüssel und Fußmatten hält die Manufaktur besonders hochwertige Optionen bereit.

Panamera erstmals im Sonderwunsch-Programm

Über die direkt konfigurierbaren Möglichkeiten hinaus verfolgt Porsche beim Thema Individualisierung einen systematischen Ansatz. Das Sonderwunsch-Programm der Porsche Exclusive Manufaktur verbindet die maximale Individualität einer Manufaktur mit der kompromisslosen Perfektion eines großen Autoherstellers. Porsche holt hierbei das gleichnamige Programm der 1970er Jahre in die Gegenwart. Es ermöglicht vom Kunden mitkreierte, personalisierte Einzelstücke, die Porsche professionell umsetzt.

Das Anfang 2022 neu gestartete Sonderwunsch-Programm umfasst grundsätzlich drei Stränge. Erstens können kundenindividuelle Farb- und Materialwünsche im Interieur und Exterieur direkt im Produktionsdurchlauf integriert werden. Der zweite Weg ist das sogenannte „Factory Re-Commissioning“ (Werksumbau). Hierbei besteht die Möglichkeit, ein bereits produziertes Fahrzeug nachträglich mit Farb- und Materialoptionen nach Sonderwunsch auszustatten. Dies ist auch nach mehreren Jahren und in Kooperation mit Porsche Classic bei klassischen Porsche-Fahrzeugen möglich. Den dritten Strang bildet das sogenannte Werksunikat. Dieser Begriff beschreibt bei Porsche Fahrzeuge, die auf Kundenwunsch nicht nur optisch, sondern auch technisch individualisiert oder revidiert werden. Die Möglichkeiten reichen bis zu einer Komplettrestaurierung oder einer technischen Neuentwicklung. Je nach Fahrzeugalter kümmern sich die Technikexperten der Porsche Exclusive Manufaktur oder von Porsche Classic um die Umsetzung.

Die Umsetzung von Sonderwünschen beim Porsche Panamera erfolgt über den Werksumbau. Der Kunde kann hier zum Co-Projektleiter werden und in enger Zusammenarbeit mit Designern und Entwicklern von Porsche seine Sonderwünsche ausarbeiten. Sie prüfen die Ideen des Kunden auf Umsetzbarkeit und arbeiten gemeinsam mit ihm die Details bis hin zur technischen Freigabe aus. So ist sichergestellt, dass das Resultat in allen Details den Qualitätsstandards von Porsche entspricht. Die Umsetzung erfolgt entweder direkt im Anschluss an die Produktion des Fahrzeugs oder zu einem späteren Zeitpunkt – ganz nach Wunsch.

Panamera Turbo „Sonderwunsch“ demonstriert Potenzial des Sonderwunsch-Programms

Die nahezu unbegrenzten Möglichkeiten des Sonderwunsch-Programms demonstrierte Porsche im Rahmen der Weltpremiere des neuen Panamera. Das Showcar Panamera Turbo „Sonderwunsch“ zeigt eine Reihe von Möglichkeiten auf. Speziell kreierte Farbtöne, individuelle Akzente und eine Planung bis ins letzte Detail beweisen, wie umfassend die Porsche Exclusive Manufaktur das Sonderwunsch-Programm umsetzt.

Das von der Porsche Exclusive Manufaktur individualisierte Inspirationsmodell erhielt eine Bicolor-Farbgebung in dem speziell angemischten Farbton Leblonvioletmetallic. Dabei handelt es sich um einen Kastanienton mit violetter Note. In einer aufwendigen Lackiertechnik geht der Farbton im unteren Fahrzeugdrittel in einen schwarzen Uni-Ton über. Schweller, Bug- und Hecklippe sind vollständig in Schwarz gehalten. Die abgedunkelten Hauptscheinwerfer, Heckleuchten sowie Fenster sind perfekt darauf abgestimmt, die Endrohre führten die Designer der Porsche Exclusive Manufaktur in Schwarz aus. In den Klarlacküberzug des Fahrzeugs mischten sie zudem Flakes aus Echtgold, die einen spektakulären Glitzereffekt erzeugen.

Zusätzlich trägt das Exterieur des Panamera Turbo „Sonderwunsch“ Pinstripes in Aviummetallic mit integriertem „Sonderwunsch“-Schriftzug. In diesem Farbton lackierte die Porsche Exclusive Manufaktur auch die Stirnflächen der 21-Zoll-Zentralverschlussfelgen und die Rahmen der Seitenfenster. Im Kontrast dazu greifen die Felgenbetten den Hauptfarbton Leblonvioletmetallic auf.