

Der Sportwagen unter den Luxuslimousinen

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

28/06/2016 Der neue Porsche Panamera vereint mehr denn je zwei gegensätzliche Charaktere: die Performance eines echten Sportwagens und den Komfort einer Luxuslimousine. Alles über den neuen Gran Turismo.

Die zweite Generation des Panamera entwickelt sich zur Performance-Ikone der Luxusklasse. Porsche hat dafür das Panamera-Konzept konsequent weiterentwickelt – mit einem bis in das letzte Detail neu entwickelten und neu gezeichneten Viertürer. Motoren und Getriebe wurden neu konstruiert, das Fahrwerk perfektioniert, das Anzeige- und Bedienkonzept zukunftsweisend interpretiert. Der neue Panamera erweitert zudem mit Fahrdynamik-Highlights wie der Hinterachslenkung, dem aktiven Wankausgleich und der Dreikammer-Luftfederung die Grenzen zwischen der Welt der anspruchsvollen Sport- und der komfortablen Reisewagen.

911-Designsprache mit deutlich dynamischerer Flyline

Visuell spiegelt sich die einzigartige Konzeption des großen Porsche in einem neuen, expressiven Design wider: unverkennbar ein Panamera, unverkennbar ein Sportwagen – mit gestreckten, dynamischen Proportionen, ausgeprägten Schultern, athletischen Flanken sowie einer extrem schnellen und im Fond um 20 Millimeter flacheren Dachlinie. Diese für Porsche typische Flyline schlägt eine stilistische Brücke zu Porsches Design-Ikone 911.

Viel Funktion und einfache Interaktion im Porsche Advanced Cockpit

Das Porsche-typische Interieur wurde für den neuen Panamera zukunftsweisend interpretiert. Blackpanel-Flächen und interaktive Displays verbinden die klare Visualität und selbstverständliche Bedienoberfläche der Smartphones und Tablets mit der praxisgerechten Steuerung eines Fahrzeugs. Klassische Hardkeys und konventionelle Instrumente wurden signifikant reduziert. Stattdessen dominieren im neuen Porsche Advanced Cockpit berührungssensitive Panels und individuell konfigurierbare Displays. Mit großen Vorteilen für Fahrer, Beifahrer und Fondpassagiere: Trotz eines deutlich erweiterten Angebots der Kommunikations-, Komfort- und Assistenzsysteme wurden Nutzung und Bedienung der verschiedenen Funktionen übersichtlicher und intuitiver.

Das Porsche Advanced Cockpit transferiert die analoge Welt in die digitale Gegenwart der Mobilität. Und lässt doch Raum für Passion: Als zentraler Punkt des Kombiinstruments bleibt der mittig angeordnete Drehzahlmesser analog – eine Hommage an den Porsche 356 A des Jahres 1955.

Neue V6- und V8-Biturbomotoren mit satter Leistung und sonorem Sound

Ein Porsche überzeugt seit jeher nicht nur mit Leistung, sondern ebenso durch seine Effizienz. Um diese Formel auf ein neues Niveau zu heben, wurden alle Motoren der zweiten Panamera-Generation neu konstruiert. Alle Aggregate wurden stärker, gleichwohl verbesserten sich die Verbrauchs- und Emissionswerte erheblich. Zur Markteinführung kommen drei neue Biturbo-Direkteinspritzer zum Einsatz: im Panamera Turbo, im Panamera 4S und im Panamera 4S Diesel. Sie alle – erstmals auch der Diesel – sind mit permanentem Allradantrieb und einem neuen Achtgang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ausgerüstet.

Ein 404 kW / 550 PS (Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,4 – 9,3 l/100 km; CO2-Emissionen 214 – 212 g/km) starker V8-Benziner treibt den Panamera Turbo an, ein V6-Benziner mit 324 kW / 440 PS (Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,2 – 8,1 l/100 km; CO2-Emissionen 186 – 184 g/km) den Panamera 4S. Im Fall des Panamera 4S Diesel sorgt ein V8 mit 310 kW / 422 PS (Kraftstoffverbrauch kombiniert

6,8 – 6,7 l/100 km; CO2-Emissionen 178 - 176 g/km) für kraftvollen Schub – und ein maximales Drehmoment von 850 Nm.

Rundstreckentaugliche Luxuslimousine

Analog zum Gesamtkonzept des neuen Panamera vereint auch das Fahrwerk den Reisekomfort einer Luxuslimousine mit der Performance eines echten Sportwagens. Dafür sorgen als Ergänzung zum souveränen Grundlayout innovative Systeme wie eine adaptive Luftfederung mit neuer Dreikammer-Technologie inklusive Porsche Aktive Suspension Management (elektronische Dämpferregelung PASM), die weiterentwickelte Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) inklusive Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) und aktiver Wankstabilisierung sowie eine neue elektromechanische Lenkung.

Der integrierte Fahrwerkregler Porsche 4D-Chassis-Control analysiert und synchronisiert alle Fahrwerksysteme in Echtzeit und optimiert das Fahrverhalten des neuen Panamera. Mit der ebenfalls neuen Hinterachslenkung – adaptiert von 918 Spyder und 911 Turbo – bringt Porsche darüber hinaus die Lenkpräzision und das Handling von Sportwagen in die Klasse der Gran Turismo. Nochmals leistungsfähiger wurden zudem die Bremsen.

Assistenzsysteme der nächsten Generation

Der Panamera ist mit einer Vielzahl von serienmäßigen oder optionalen Assistenzsystemen ausgestattet, die das Leben in Fahrt komfortabler und sicherer machen. Zu den wichtigsten neuen Systemen gehört ein Nachtsichtassistent. Er nutzt eine Wärmebildkamera, die Menschen und größere Tiere erkennt und als Warnhinweis farblich markiert im Cockpit anzeigt. Sind die neuen LED-Matrix-Hauptscheinwerfer mit 84 Bildpunkten an Bord, werden Menschen zudem weit vor dem Sichtbereich des Abblendlichtes kurz angeleuchtet, wenn sie sich im berechneten Fahrkorridor befinden, damit der Fahrer noch frühzeitiger reagieren kann. Der neue Nachtsichtassistent gehört zu jenen Assistenzsystemen, die kritische Situationen im Vorfeld entschärfen.

Besonders weit vorausschauend ist das neue Porsche InnoDrive inklusive Abstandsregeltempostat: Basierend auf den Navigationsdaten sowie der Radar- und Video-Sensorik werden dabei für die nächsten drei Kilometer die optimalen Beschleunigungs- und Verzögerungswerte sowie Gang- und Segelvorgaben errechnet und aktiviert. Dabei berücksichtigt dieser elektronische Co-Pilot Kurven, Steigungen und zulässige Geschwindigkeiten automatisch.

Die neuen Motoren im Detail: mehr Leistung, weniger Verbrauch

Sie sind neu, stark und sparsam: die V6- und V8-Turbomotoren des Panamera. Und sie alle verbindet konzeptionell ein markantes Konstruktionsmerkmal, das im Jargon der Motorenentwickler mit „heiße

Seiten innen“ beschrieben wird. Übersetzt bedeutet es: Die Turbolader sind bei den neuen Panamera-Motoren zentral in das V der Zylinderbänke integriert. Dieses sogenannte Central Turbo Layout birgt zahlreiche Vorteile: Die Motoren werden kompakter und ermöglichen somit eine tiefere Einbaulage; das wiederum wirkt sich positiv auf den Fahrzeugschwerpunkt aus. Die kurzen Wege zwischen den jeweils zwei Turboladern und den Brennräumen sorgen indes für ein spontanes Ansprechverhalten.

Weiter steigern lässt sich das Ansprechverhalten optional per Mode-Schalter mit Sport Response Button. Der erstmals im Porsche 918 Spyder eingeführte Mode-Schalter ist ein intuitiv drehbarer Ring im Lenkrad, über den vier Fahrmodi (Normal, Sport, Sport Plus und Individual) angesteuert werden können. In der Mitte des Schalters befindet sich der Sport Response Button. Über ihn kann das maximale Leistungspotenzial des Panamera auf Knopfdruck zur Verfügung gestellt werden.

Den vorerst stärksten Benziner der Baureihe hat der Panamera Turbo an Bord. Sein 4,0-Liter-Biturbo-V8 entwickelt 404 kW / 550 PS (bei 5.750 U/min) und ein maximales Drehmoment von 770 Nm Drehmoment (zwischen 1.960 und 4.500 U/min). Im Vergleich zum Vorgänger stieg die Leistung um 30 PS und das Drehmoment-Maximum um 70 Nm. Der Achtzylinder beschleunigt den Panamera Turbo in 3,8 Sekunden auf 100 km/h; mit Sport Chrono Paket sind es 3,6 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit erreicht der Porsche bei 306 km/h. Souveräne Werte, die unterstreichen, dass der Motor bei einem Leistungsgewicht von nur 3,6 kg/PS ein leichtes Spiel mit dem Panamera hat. Den außergewöhnlichen Fahrleistungen steht ein im Vergleich zum Vorgänger um bis zu 1,1 l/100 km auf 9,4 – 9,3 l/100 km reduzierter Durchschnittsverbrauch (Neuer Europäischer Fahrzyklus / NEFZ) gegenüber; der entsprechende CO_2-Ausstoß liegt bei 214 – 212 g/km.

Der neue Panamera startet mit einem neuen Achtzylinder-Diesel durch

Es sind aufwendig konzipierte Twin-Scroll-Turbolader, über die Porsche die Brennräume des V8 mit verdichteter Luft versorgt. Die zwei gegenläufig drehenden Lader sorgen bereits bei niedrigsten Drehzahlen für höchste Drehmomentwerte. Als erster Porsche-Motor ist der Antrieb des Panamera Turbo darüber hinaus mit einer neuen, adaptiven Zylindersteuerung ausgestattet. Das System macht den Achtzylinder im Teillastbereich temporär und unmerklich zum Vierzylinder. Die Folge ist ein je nach Leistungsabforderung in den Vierzylinder-Phasen um bis zu 30 Prozent reduzierter Verbrauch.

Der 2,9 Liter große V6-Biturbo-Motor des Panamera 4S entwickelt eine Höchstleistung von 324 kW / 440 PS (plus 20 PS gegenüber dem Vorgänger); sie steht bereits bei 5.650 U/min und damit knapp über Nenndrehzahl zur Verfügung. Zwischen 1.750 und 5.500 U/min wuchtet der neue Sechszylinder kraftvolle 550 Nm (plus 30 Nm) in Richtung der Antriebsachsen. Nach 4,4 Sekunden (mit Sport Chrono Paket 4,2) ist der Panamera 4S bereits 100 km/h schnell. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 289 km/h nähert sich auch dieser Porsche der 300-km/h-Marke. Der kombinierte Verbrauch liegt im NEFZ bei 8,2 – 8,1 l/100 km (186 – 184 g/km CO_2). Im Vergleich zum Panamera 4S der ersten Generation entspricht das einer Einsparung von bis zu 1,0 l/100 km respektive 11 Prozent.

Wie der Achtzylinder des Panamera Turbo, besitzt auch der Sechszylinder des Panamera 4S zentral in den Brennräumen positionierte Injektoren für die Benzindirekteinspritzung; diese Injektorlage sorgt für eine optimale Verbrennung, höchste Effizienz und ein sehr gutes Ansprechverhalten. 4S und Turbo kennzeichnet zudem ein ausgesprochen sonorer und authentischer Sound.

Der neue Panamera startet mit einem neuen Achtzylinder-Diesel durch, erstmals in Verbindung mit permanentem Allradantrieb. Der stärkste bislang von Porsche in einem Serienfahrzeug eingesetzte Selbstzünder entwickelt eine Leistung von 310 kW / 422 PS (bei 3500 U/min) und ein imposantes Drehmoment-Maximum von 850 Nm – und zwar konstant auf einem Drehzahlplateau von 1.000 bis 3.250 U/min.

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 285 km/h ist der Porsche Panamera 4S Diesel aktuell das weltweit schnellste mit Dieselmotor ausgerüstete Serien-Fahrzeug. In 4,5 Sekunden (mit Sport Chrono Paket 4,3) erreicht der Gran Turismo die 100-km/h-Marke. Dem gegenüber steht ein Durchschnittsverbrauch von 6,8 – 6,7 l/100 km (178 – 176 g/km CO_2). Der Diesel besitzt ebenfalls eine Biturbo-Aufladung im Central Turbo Layout. Sein Common-Rail-Motor (2.500 bar maximaler Einspritzdruck) ist jedoch mit einer Registeraufladung ausgerüstet. Sie ermöglicht es, den Motor je nach Betriebszustand als Biturbo und Monoturbo zu fahren. Bei niedrigen und mittleren Drehzahlen wird der volle Abgasstrom allein durch einen der zwei Turbolader gelenkt; dadurch verbessert sich das Ansprechverhalten des Motors. Erst in einem Drehzahlbereich von über 2.700 U/min wird auch der ansonsten passive zweite Turbolader aktiv. Beide Lader besitzen eine variable Turbinengeometrie (VTG) – ein Prinzip, das bereits aus dem 911 Turbo bekannt ist.

Das neue Design im Detail: noch dynamischere Proportionen

Der Charakter des Panamera wurde mit dem Wechsel zur zweiten Generation auch äußerlich geschärft. Die Ausgangsbasis dafür bilden besonders dynamische Proportionen: Der neue Panamera ist 5.049 Millimeter (+34 mm) lang, 1.937 Millimeter (+6 mm) breit und 1.423 Millimeter (+5 mm) hoch. Trotz des geringfügigen Wachstums in die Höhe wirkt der Viertürer deutlich flacher und gestreckter. In erster Linie dafür verantwortlich ist die allein über dem Fond gezielt um 20 Millimeter reduzierte Höhe – bei konstant guter Kopffreiheit; daraus ergibt sich eine komplett veränderte Gesamtanmutung. Der Radstand wuchs um 30 auf 2.950 Millimeter; auch das streckt die Proportionen. Weiter nach vorne rücken die Vorderräder; so wurde der Überhang vorn kleiner und das Prestigemaß – der Abstand zwischen A-Säule und Vorderachse – nochmals größer. Länger und damit kraftvoller wirkt der hintere Überhang.

Nur sechs Millimeter wuchs der Panamera in der Breite; gefühlt sind es jedoch mehrere Zentimeter. Ein Effekt, der unter anderem durch den nun A-förmig nach außen strebenden Lufteinlass der komplett neu gestalteten Frontpartie entsteht. Gleichzeitig betont ein präzise ausgeführter Quersteg im Kühlergrill die Breite. Die pfeilförmige Motorhaube schnellt indes optisch weiter und tiefer als zuvor nach vorn – verantwortlich dafür ist der markanter konturierte Powerdome, dessen Linien nun bis in den Stoßfänger

hinreichen. Konzeptionell möglich wird die flachere Frontpartie indes durch die neuen, kompakter bauenden Motoren. Links und rechts vom Powerdome entwickeln sich aus der Motorhaube heraus präzise geführt die stärker gewölbten Kotflügel – eines der typischsten Porsche-Designmerkmale. Souveränität vermittelt zudem die Grafik der in drei Ausführungen angebotenen LED-Scheinwerfer mit Vierpunkt-LED-Tagfahrlicht.

Die Seitenpartie spiegelt mehr denn je die Silhouette eines Sportwagens wider

Die neue Seitenpartie – wie die Motorhaube, die Heckklappe, das Dach und die Kotflügel komplett aus Aluminium gefertigt – spiegelt mit ihrem dynamischen Dachverlauf mehr denn je die Silhouette eines Sportwagens wider. Im Heck wird dieser Dachverlauf zur charismatischen Porsche-Flyline – jener markanten Linienführung, die jedes Coupé der Marke adelt. Zwei präzise geführte Kanten im seitlichen Dachverlauf senken optisch den Schwerpunkt der Silhouette. Neu gestaltet wurde auch die Seitenscheibengrafik; eine optisch durchgängige Fläche, die mit ihrer Linienführung im Heckbereich bewusst eine stilistische Nähe zum Porsche 911 aufbaut. Dreidimensionalität prägt die Türen und Kotflügel; konvexe und konkave Formen nutzen das einfallende Licht, um eine muskulöse Spannung in den Oberflächen zu erzeugen. Ein integraler Bestandteil des Designs sind in diesem Bereich die Luftauslässe hinter den Vorderrädern. Kraftvoll auch die ausgestellten Radlauflippen: Unter ihnen erschließt sich der Raum für die 19-Zoll- (4S / 4S Diesel), 20-Zoll- (Turbo) und optional 21-Zoll-Leichtmetallräder.

Dass der Panamera ein viertüriges Coupé und keine konventionelle Limousine ist, wird aus keiner Perspektive deutlicher als von hinten. Das sogenannte Greenhouse – Dach, Dachsäulen, Fensterflächen – stützt sich hier auf eine kraftvolle und breite Schulterpartie. Ganz klar Panamera, eindeutig Sportwagen. Das mit Sicherheit prägendste Erkennungsmerkmal des Hecks sind die dreidimensionalen Rückleuchten in LED-Technik mit integrierten Vierpunkt-Bremsleuchten; die Rückleuchten werden durch ein schmales LED-Leuchtenband verbunden. Alle Elemente zusammen formen ein unverwechselbares Nachtdesign. Nahtlos elegant in die serienmäßig elektrisch öffnende und schließende Heckklappe integriert ist der nun in Wagenfarbe ausgeführte, ausfahrbare Heckspoiler. Im Fall des Panamera Turbo teilt sich der Flügel zudem beim Ausfahren und gewinnt so nochmals an Oberfläche. Nach unten hin begrenzt ein Diffusor das Heck, in den links und rechts jeweils die Edelstahl-Doppelendrohe der Abgasanlage integriert sind. Panamera 4S und 4S Diesel sind an runden Endrohren zu erkennen; der Panamera Turbo besitzt trapezförmige Endstücke.

Porsche-Bedienphilosophie – zukunftsweisend interpretiert

Den neuen Panamera zeichnet ein komplett neu gestaltetes Interieur aus. Berührungssensitive Flächen lösen in vielen Bereichen die klassischen Hardkeys ab; hochauflösende Displays verschmelzen mit dem Innenraum. Die mit dem 918 Spyder gestartete Digitalisierung des Porsche-Interieurs hat damit in der

nächsten Entwicklungsstufe an Bord des Panamera als neues Porsche Advanced Cockpit das Segment der Luxuslimousinen erreicht. Der Fahrer blickt aus seiner Sportwagen-typisch tiefen Sitzposition nicht nur über eine faszinierende Frontpartielandschaft aus Kotflügeln und Powerdome, sondern ebenso auf zwei ergonomisch perfekt in der Sichtachse angeordnete Sieben-Zoll-Displays.

In der Mitte dieser beiden Anzeigen befindet sich der nach wie vor analoge Drehzahlmesser. Die Schalttafel zwischen Fahrer und Beifahrer wird indes durch den 12,3 Zoll großen Touchscreen des Porsche Communication Management (PCM) der nächsten Generation dominiert. Fahrer und Beifahrer können dieses Display individuell konfigurieren. Selbstverständlich in das PCM integriert: Features wie eine Online-Navigation, die Online-Funktionen von Porsche Connect, die Smartphone-Integration via Apple CarPlay und eine neue, auf natürliche Ansagen reagierende Sprachsteuerung. Der PCM-Bereich mit seinem hochauflösenden Highend-Display geht harmonisch in das Blackpanel-Konzept der Mittelkonsole mit einer Shift-by-Wire-Kulisse für das PDK über. In der Mittelkonsole sorgt ein neues Bedienfeld mit berührungssensitiven Tasten für die intuitive Steuerung verschiedener Funktionen. Selbst die Lamellen der zentralen Lüftungsdüse werden über sensitive Slider elektrisch variiert. Den Fond-Gästen steht in Verbindung mit einer optionalen Vierzonen-Klimaautomatik ein sieben Zoll großes Blackpanel für die Bedienung der Klima- und Infotainment-Funktionen zur Verfügung.

Darüber hinaus ist der Porsche Panamera mit seinen im Verhältnis von 40:20:40 umklappbaren Rücksitzlehnen (495 bis 1.304 Liter Gepäckvolumen) das variabelste und damit alltagstauglichste Modell der Luxusklasse. Das Komfort-Erlebnis des Panamera heben neue Ausstattungsoptionen wie das Panorama-Ausstelldach, Massagesitze, das Ambiente-Licht und ein 3D-High-End-Soundsystem von Burmester auf ein ganz neues Niveau.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/porsche-weltpremiere-berlin-panamera-gran-turismo-12659.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/33ed2dbb-9b61-4b40-9e2e-a632de997d6e.zip

Externe Links
http://www.porsche.com/specials/de/germany/new-panamera/?utm_campaign=STNL_G2-Precampaign&utm_source=newsletter&utm_medium=email

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart