

Digitaler und vernetzter

25/09/2026 Digitaler und vernetzter

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 Ein- beziehungsweise Ausstiegs-Höhe an.

Mehr E-Performance und umfassend überarbeitete Motoren

Insgesamt hält Porsche für den neuen Panamera vier E-Hybrid-Antriebe vor und reagiert damit auf die hohe Nachfrage nach dieser Antriebsart. Alle E-Hybrid-Varianten profitieren von mehr Leistung und mehr Reichweite. Zum Marktstart steht der Panamera Turbo E-Hybrid (**Panamera Turbo E-Hybrid (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 4,3 – 3,5 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 11,0 – 10,0 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 19,8 – 18,8 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 99 – 81 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: C – B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G) 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 (**Panamera (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,4 – 9,6 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 236 – 219 g/km; CO_2-Klasse: G) und Panamera 4 (**Panamera 4 (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,0 – 10,1 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 250 – 230 g/km; CO_2-Klasse: G) 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 Abstandsregeltempostat 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.

Verbrauchsdaten

Panamera 4S E-Hybrid (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 4,0 – 3,2 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 9,8 – 8,8 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 18,5 – 17,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 91 – 74 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

Panamera Turbo S E-Hybrid (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 4,4 – 4,1 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 10,8 – 10,4 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 18,8 – 18,4 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 100 – 93 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: C – B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

Panamera 4 E-Hybrid (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 3,8 – 3,0 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 9,6 – 8,7 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 18,4 – 17,9 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 86 – 69 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

Panamera 4 E-Hybrid Executive (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 3,8 – 3,2 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 9,7 – 8,9 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 18,5 – 18,0 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 87 – 72 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

Panamera 4 (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,0 – 10,1 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 250 – 230 g/km; CO_2-Klasse: G

Panamera Turbo E-Hybrid (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 4,3 – 3,5 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 11,0 – 10,0 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 19,8 – 18,8 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 99 – 81 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: C – B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

Panamera (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,4 – 9,6 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 236 – 219 g/km; CO_2-Klasse: G

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/pressemappen/panamera/kurzfassung.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/6e56b204-7538-45c2-a403-01c6e6597ad1.zip

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