



PORSCHE



Die neuen Panamera 4 E-Hybrid und Panamera Executive-Modelle

Pressemappe

Inhalt

Im Überblick: Panamera 4 E-Hybrid und Panamera Executive mit verlängertem Radstand

Die ungewöhnlichen Sportwagen: Panamera-Dynamik mit Effizienz und Luxus 3

Panamera Executive: Nur erste Plätze in der zweiten Reihe 3

Das Modellprogramm: Die Sportwagen unter den Luxuslimousinen 4

Der Panamera 4 E-Hybrid

Nachhaltigkeit und Performance – bei Porsche kein Widerspruch 5

50 Kilometer rein elektrische Reichweite 5

Neue Hybrid-Strategie wurde vom Porsche 918 Spyder adaptiert 5

Neues Hybrid-Modul und schnell schaltendes Achtgang-PDK 6

Porsche Advanced Cockpit mit Hybrid-spezifischen Anzeigen 7

Effizienteste Fahrt im Modus „Hybrid Auto“ 7

Die neuen Porsche Panamera Executive-Modelle

Fond mit Lounge-Charakter und serienmäßiges Panorama-Dach 9

Erweiterte und individualisierte Ausstattung für alle Executive-Modelle 9

Porsche Rear Seat Entertainment mit Highend-Tablets 11

Das Sport Design-Paket für alle Panamera 12

Leistung erhöht, Effizienz gesteigert

Panamera und Panamera 4 mit neuem Dreiliter-V6-Turbomotor 13

Exterieur-Ausstattung mit 19-Zoll-Rädern und LED-Scheinwerfern 13

Verbrauchsinformationen 15

12/2016

Im Überblick: Panamera 4 E-Hybrid und Panamera Executive mit verlängertem Radstand

Die ungewöhnlichen Sportwagen: Panamera-Dynamik mit Effizienz und Luxus

Porsche baut die Modell-Palette des neuen Panamera weiter aus. Der Panamera 4 E-Hybrid profitiert von der Dynamik des Supersportwagens 918 Spyder; die Executive-Modelle mit um 150 Millimeter verlängertem Radstand erweitern das Karosserie- und Ausstattungsspektrum der Baureihe nach oben. Angeboten wird der als Chauffeurs-Limousine konzipierte Porsche in den allradgetriebenen Versionen Panamera 4 Executive (243 kW/330 PS), Panamera 4 E-Hybrid Executive (340 kW/462 PS), Panamera 4S Executive (324 kW/440 PS) und Panamera Turbo Executive (404 kW/550 PS).

Der Panamera 4 E-Hybrid brilliert mit seiner Synthese von Performance-Hybridantrieb und nachhaltiger E-Mobilität, luxuriösem Komfort und dynamischer Sportlichkeit.

Der Gran Turismo mit dem Benzin-elektrischen Antriebssystem definiert den Begriff Spreizung auf seine Weise: Auf der einen Seite 340 kW (462 PS) Systemleistung, generiert von dem 2,9-Liter großen V6-Biturbo-Motor und der elektrischen Maschine. Auf der anderen Seite eine Kraftentfaltung auf dem Niveau des 911 Turbo: Spontan liegen vom Start weg 700 Nm Drehmoment an. Das garantiert jede Menge Fahrspaß und lässt den Panamera 4 E-Hybrid dank Boost-Funktion in nur 4,6 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 beschleunigen. Auf der anderen Seite stehen rund 50 Kilometer rein elektrische Reichweite und ein Norm-Verbrauch von 2,5 l/100 km im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ).

Panamera Executive: Nur erste Plätze in der zweiten Reihe

Sportlichkeit kombiniert mit herausragendem Komfort – dafür stehen die neuen Panamera Executive-Modelle, die betont luxuriösen Varianten des Gran Turismo mit langem Radstand. Mit der Langversion spricht Porsche Kunden mit höheren Komfortanforderungen im Fond an. Allen vier Modellen gemeinsam ist der um 150 Millimeter verlängerte Radstand, der vor allem den hinteren Passagieren zugute kommt. Die Beinfreiheit und der damit verbundene Komfort steigen nochmals deutlich. Zudem bieten alle Executive-Modelle eine weiter aufgewertete

Ausstattung. So sind zum Beispiel eine adaptive Luftfederung, ein Panorama-Dachsystem, elektrische Komfortsitze mit Komfortkopfstützen im Fond, Sitzheizung vorn und hinten sowie Sonnenrollos hinten bei allen Executive-Modellen Teil der Serienausstattung. Beim Panamera 4S Executive und dem Panamera Turbo Executive kommen weitere serienmäßige Ausstattungslinien hinzu.

Das Modellprogramm: Die Sportwagen unter den Luxuslimousinen

Zur Baureihe: Die komplett neu entwickelte zweite Generation des Panamera wurde im Sommer 2016 vorgestellt. Zur Markteinführung startete der Gran Turismo mit den drei allradgetriebenen Modellen Panamera 4S (324 kW/440 PS), Panamera 4S Diesel (310 kW/422 PS) und Panamera Turbo (404 kW/550 PS). Es folgten der Panamera 4 E-Hybrid, die Executive-Modelle sowie die Basismodelle Panamera und Panamera 4 mit Sechszylinder-Turbomotor (243 kW/330 PS). Damit umfasst das Porsche Panamera-Spektrum fortan zehn verschiedene Modelle mit Leistungen von 330 PS bis 550 PS.

Der Panamera 4 E-Hybrid

Nachhaltigkeit und Performance – bei Porsche kein Widerspruch

Hybrid steht bei Porsche von jeher nicht nur für nachhaltige Mobilität, sondern auch für Performance – das zeigen nicht zuletzt die Siege des 919 Hybrid beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans in den Jahren 2015 und 2016. Diese Philosophie prägt auch den Panamera 4 E-Hybrid: Der zweimotorige Gran Turismo kommt auf eine Systemleistung von 340 kW (462 PS) und verbraucht 2,5 l/100 km im Neuen Europäischen Fahrzyklus für Plug-in-Hybrid-Modelle. Dies entspricht einem CO₂-Ausstoß von 56 g/km.

50 Kilometer rein elektrische Reichweite

Der neue Porsche Plug-in-Hybrid startet stets rein elektrisch. Bis zu einer Reichweite von 50 Kilometern und einem Tempo von maximal 140 km/h ist der Panamera 4 E-Hybrid lokal emissionsfrei unterwegs. Gleichwohl ist auch dieser Panamera der Sportwagen unter den Luxuslimousinen: Der Allrad-Porsche erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 278 km/h. Ohne Verzögerung stehen aus dem Stand heraus 700 Nm Systemdrehmoment zur Verfügung. Nach 4,6 Sekunden lässt der viertürige Hybrid-Sportwagen die 100 km/h-Marke hinter sich. Die serienmäßige Dreikammer-Luftfederung sorgt dabei stets für eine optimale Balance zwischen Komfort und Dynamik.

Neue Hybrid-Strategie wurde vom Porsche 918 Spyder adaptiert

Die Performance kommt nicht von ungefähr: Porsche nutzt beim neuen Panamera 4 E-Hybrid eine in diesem Segment neue Hybrid-Strategie, die vom 918 Spyder adaptiert wurde. Der 652 kW (887 PS) starke 918 Spyder ist das schnellste Serienfahrzeug, das jemals die Nürburgring-Nordschleife umrundete. Der Rundenrekord von 6:57 Minuten konnte unter anderem dank des zusätzlichen Schubs von zwei Elektromotoren realisiert werden.

Wie beim 918 Spyder, so steht auch die elektrische Leistung des Panamera-E-Motors – 100 kW (136 PS) und 400 Nm Drehmoment – ab dem ersten Antippen des Fahrpedals zur Verfügung. Beim Vorgänger musste das Pedal noch zu mindestens 80 Prozent betätigt werden, um den zusätzlichen Schub des E-Antriebs freizusetzen. Jetzt spielen der Elektro- und der Benzin-Motor von Beginn an harmonisch zusammen. Der E-Motor sorgt analog zum 918 Spyder permanent für zusätzlichen Schub. Im Zusammenspiel mit der Leistungscharakteristik des neuen 2,9-Liter-V6-Biturbo-Motors (243 kW/330 PS/450 Nm) entsteht so ein eindrucksvolles Boost-Szenario aus E-Motor und Turboladern.

Im Panamera 4 E-Hybrid wird die elektrische Energie zudem genutzt, um die Höchstgeschwindigkeit zu steigern. Diese neue Art der „E-Performance“ – mehr Leistung, mehr Fahrspaß, weniger Verbrauch – gilt bei Porsche als Leistungskit der Zukunft.

Neues Hybrid-Modul und schnell schaltendes Achtgang-PDK

Der Elektromotor bildet zusammen mit der Trennkupplung zum V6-Benziner die neue Generation des Porsche-Hybrid-Moduls. Im Gegensatz zum elektrohydraulischen System des Vorgängers wird die Trennkupplung beim neuen Panamera durch einen Electric Clutch Actuator (ECA) elektromechanisch betätigt. Der Vorteil: Noch kürzere Reaktionszeiten. Für die Kraftübertragung an den Allradantrieb kommt wie bei den anderen Panamera-Modellen der zweiten Generation ein neues, sehr schnell und effizient schaltendes Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit acht Gängen zum Einsatz; es löst die Achtgang-Wandlerautomatik des Vorgängers ab. Der Elektromotor wird über eine flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Batterie mit Strom versorgt. Obwohl ihr Energiegehalt von 9,4 auf 14,1 kWh erhöht wurde, blieb das Gewicht der unter dem Kofferraumboden integrierten Batterie konstant.

An einem haushaltsüblichen 230-V-Anschluss mit 10 Ampere (A) ist die Hochvolt-Batterie binnen 5,8 Stunden vollständig geladen. Nutzt der Panamera alternativ zum serienmäßigen 3,6-kW-Ladegerät den optionalen 7,2-kW-On-Board-Lader und einen 230-V-Anschluss mit 32 A, ist die Batterie bereits nach 3,6 Stunden „aufgetankt“. Via Porsche Communication Management (PCM) oder der Porsche-App Car Connect (für Smartphone und Apple Watch) kann das Laden

auch zeitgesteuert gestartet werden. Darüber hinaus ist der Panamera 4 E-Hybrid serienmäßig mit einer Standklimatisierung ausgestattet, um den Innenraum während des Ladens zu kühlen oder zu heizen.

Porsche Advanced Cockpit mit Hybrid-spezifischen Anzeigen

Ein Highlight des Panamera der zweiten Generation ist das neu konzipierte Anzeige- und Bedienkonzept: das serienmäßige Porsche Advanced Cockpit mit berührungssensitiven Panels und individuell konfigurierbaren Displays. Zwei sieben Zoll große Screens, die den analogen Drehzahlmesser einrahmen, bilden dabei das interaktive Cockpit. Der Panamera 4 E-Hybrid differenziert sich über das auf den Hybrid-Betrieb zugeschnittene Power-Meter von den anderen Versionen der Baureihe.

Die hybrid-spezifischen Anzeigen wurden in ihrer intuitiven Funktionsweise denen des Supersportwagens Porsche 918 Spyder nachempfunden. Das Power-Meter liefert Informationen zu Fakten wie der aktuell abgerufenen, respektive der via Rekuperation zurückgewonnenen elektrischen Energie.

Ein 12,3-Zoll-Touchdisplay fungiert indes als zentrales Bedien- und Anzeigeelement des PCM; Hybrid-spezifisch lassen sich hier und im Kombiinstrument verschiedenste Informationen abrufen. Ebenso praxisrelevant wie informativ: der Boost- und der Hybrid-Assistent. Der Boost-Assistent zeigt die zum Boosten verfügbare Energie an. Beim Hybrid-Assistent dienen visuelle Hinweise als Dosierhilfe für die elektrische Antriebsleistung.

Effizienteste Fahrt im Modus „Hybrid Auto“

Im Panamera 4 E-Hybrid gehört das Sport Chrono-Paket und damit der im Lenkrad integrierte Mode-Schalter zur Serienausstattung. Über den Mode-Schalter und das Porsche Communication Management werden die verschiedenen Fahrmodi aktiviert. Dazu zählen die aus den anderen Panamera-Modellen mit Sport Chrono-Paket bekannten Modi „Sport“ und „Sport Plus“. Hybrid-spezifisch sind die Modi „E-Power“, „Hybrid Auto“, „E-Hold“ und „E-Charge“.

Der Panamera 4 E-Hybrid startet stets im rein elektrischen Modus „E-Power“. Komplet neu entwickelt wurde der Modus „Hybrid Auto“. Hier wechselt und kombiniert der Panamera automatisch die Antriebsquellen.

Dieser Modus ermöglicht den effizientesten Betrieb. Das bewusste Halten des aktuellen Ladezustands ermöglicht der Modus „E-Hold“, um etwa am Zielort in einer Umweltzone elektrisch und damit ohne Emissionen unterwegs sein zu können. Im Modus „E-Charge“ wird die Batterie durch den V6-Motor geladen; der Benziner generiert dazu eine höhere Leistung, als zum eigentlichen Fahren benötigt wird.

Die höchste Performance des Antriebs steht in den Modi „Sport“ und „Sport Plus“ zur Verfügung. Stets aktiv ist dabei der V6-Biturbo. Im Modus „Sport“ wird die Batterieladung stets auf einem Mindestniveau gehalten, um ausreichende E-Boost-Reserven bereitzustellen. Im Modus „Sport Plus“ steht die maximale Performance im Vordergrund; der Panamera erreicht in „Sport Plus“ auch die Höchstgeschwindigkeit von 278 km/h. Außerdem wird in diesem Modus die Batterie schnellstmöglich mit Unterstützung des V6-Biturbo nachgeladen.

Die neuen Porsche Panamera Executive-Modelle

Fond mit Lounge-Charakter und serienmäßiges Panorama-Dach

Bereits die erste Generation des Porsche Panamera war in einer verlängerten Executive-Version erhältlich. Analog zum Vorgänger kennzeichnet auch den neuen Porsche Panamera Executive ein um 150 auf 3.100 Millimeter verlängerter Radstand. Die Außenlänge des Viertürers vergrößert sich damit von 5.049 auf 5.199 Millimeter; innen entsteht ein exklusiverer Fond mit Lounge-Charakter und bis zu 110 Millimetern mehr Beinfreiheit sowie einer um 40 Millimeter erweiterten Lehnenneigung.

Das Design des verlängerten Panamera ist ebenso exklusiv und kraftvoll wie das der kürzeren Version. Ein Grund dafür ist, dass beide Karosserievarianten gleichzeitig unter der Regie des Porsche-Exterieur-Designchefs Peter Varga entwickelt wurden. Der Panamera Executive ist daher kein nachträglich verlängertes Modell, sondern eine harmonisch konzipierte zweite Karosserieversion. Die Verlängerung konzentriert sich auf die hinteren Türen und den entsprechend modifizierten Dachverlauf. Besonders prägnant und elegant ist dabei die langgestreckte seitliche Fensterlinie. Durch die analog zum Radstand um 150 Millimeter verlängerten Türen ergibt sich für die Fondpassagiere ein nochmals besserer Ein- und Ausstieg. Darüber hinaus ergibt sich ein größerer Verstellbereich der Rücksitze für maximalen Sitzkomfort.

Erweiterte und individualisierte Ausstattung für alle Executive-Modelle

Die vier Executive-Modelle – Panamera 4, Panamera 4 E-Hybrid, Panamera 4S und Panamera Turbo – unterscheiden sich außer durch den verlängerten Radstand durch die erweiterte und individualisierte Serienausstattung von den anderen Versionen der Baureihe. Zu erkennen geben sich die Executive-Modelle außen an kleinen aber feinen Veredelungen: Seitlich sind es eine jeweils hochglänzende silberne Leiste in den Türschwelleren und die im gleichen Ton gehaltene Luftauslassblende in den vorderen Kotflügeln, die allein die Executive-Modelle kennzeichnen. In der Frontpartie veredelt eine ebenfalls in Hochglanz-Silber ausgeführte Leiste den Lufteinlass. Die nach China und in die USA gelieferten Porsche Panamera Executive weisen darüber hinaus im Bereich der C-Säulen den silbernen Schriftzug „Executive“ auf.

Alle Panamera mit langem Radstand sind in der neuen Generation serienmäßig mit einem transparenten Panorama-Dach ausgerüstet; das 1.780 Millimeter lange und bis zu 1.200 Millimeter breite Panorama-System ist das größte Glasdach, das Porsche bislang in ein Fahrzeug integriert hat. Der vordere Bereich des Daches lässt sich aufstellen und komplett öffnen. Via zweier Innenrollos kann das transparente Dach abgedunkelt werden.

Über das Panorama-Dach hinaus weisen alle vier Executive-Modelle eine adaptive Luftfederung mit Dreikammer-Technologie inklusive Porsche Active Suspension Management (PASM) auf. Zur erweiterten Serienausstattung gehören elektrisch vielfach verstellbare Komfortsitze mit Komfortkopfstützen im Fond, Sitzheizung vorne und hinten sowie ein Sonnenrollo hinter den Kopfstützen im Fond. Optional ist für alle vier Sitze eine Massagefunktion verfügbar. Jeweils zehn Luftkissen in den Rückenlehnen massieren dabei auf Knopfdruck die Rückenmuskulatur; einstellbar sind hier fünf Programme und fünf Intensitätsstufen.

Der Panamera 4S Executive und der Panamera Turbo Executive besitzen eine nochmals erweiterte Serienausstattung. Sie verlassen das Werk zusätzlich mit der für den Panamera neu entwickelten Hinterachslenkung, der Servolenkung Plus, dem Park-Assistent inklusive Rückfahrkamera und Soft-Close-Türen mit automatischem Zuziehmechanismus. Als Spitzenmodell der Baureihe kennzeichnen den Panamera Turbo Executive zusätzlich eine Vierzonen-Klimaanlage, LED-Hauptscheinwerfer mit Porsche Dynamic Light System (PDLS) samt dynamischer Leuchtweitenreglung und dynamischem Kurvenlicht sowie eine Ambiente-Beleuchtung.

Speziell für die Executive-Modelle konzipiert wurde eine große Mittelkonsole mit zusätzlicher Smartphone-Ablage und induktiver Antennenschnittstelle; die Mittelkonsole kann optional geordert werden. Auf Wunsch stehen marktspezifisch in diesem Fall zudem zwei Klapptische zur Verfügung, die – ähnlich wie im Flugzeug – bei Nichtgebrauch platzsparend in der Mittelkonsole verstaut werden.

Trotz des verlängerten Radstandes und dem damit verbundenen Zusatzgewicht von circa 85 Kilogramm überzeugen die Executive-Modelle bis auf marginale Unterschiede mit den gleichen guten Fahrleistungen und Verbrauchswerten wie die Panamera mit Standard-Radstand.

Die Werte der Executive-Modelle im Überblick (Beschleunigung 0-100 km/h jeweils ohne/mit Sport Chrono-Paket inklusive Launch Control; Verbrauchswerte: neuer europäischer Fahrzyklus kombiniert):

Panamera 4 Executive: 262 km/h; 0-100 km/h in 5,6 s/5,4 s; 7,8 l/100 km.

Panamera 4 E-Hybrid Executive: 278 km/h; 0-100 km/h in 4,7 s; 2,5 l/100 km, Stromverbrauch 15,9 kWh/100 km.

Panamera 4S Executive: 289 km/h; 0-100 km/h in 4,5 s/4,3 s; 8,2 l/100 km.

Panamera Turbo Executive: 306 km/h; 0-100 km/h in 3,9 s/3,7 s; 9,4 l/100 km.

Porsche Rear Seat Entertainment mit Highend-Tablets

Ein Highlight im Fond aller Panamera ist das neu entwickelte Porsche Rear Seat Entertainment (RSE). Insbesondere in Verbindung mit den als Chauffeurs-Limousinen eingesetzten Executive-Modellen entsteht so im Fond ein komfortabler Hightech-Arbeitsplatz, da das Rear Seat Entertainment beste Konnektivität bietet. Auf längeren privaten Reisen werden sich indes die jüngeren Gäste an Bord über die multifunktionalen Möglichkeiten des optionalen Systems freuen.

Zwei 10,1-Zoll-Touchscreens bilden das technische und visuelle Zentrum des Porsche Rear Seat Entertainment. Die hochauflösenden und wirkungsvoll entspiegelten Bildschirme (1.920 × 1.200 Pixel) werden an die Rücksitzlehnen der Vordersitze geklickt und können auch außerhalb des Panamera eingesetzt werden. Hintergrund: Die Displays sind zwei vollwertige Tablets, die sehr hochwertig und robust konzipiert wurden. Das Design der Porsche-Tablets wurde harmonisch auf das Panamera-Interieur abgestimmt.

Das Panamera Rear Seat Entertainment nutzt das Betriebssystem Android. Es besitzt einen internen Flash-Speicher mit einer Größe von 32 GB; dieser kann per Micro-SD-Karte erweitert werden. Die Touchscreens sind zudem mit einer Kamera für Video-Telefonate und Chats ausgestattet. Der Ton wird über die in die Touchscreens integrierten Lautsprecher, das Fahrzeug-Soundsystem oder per Porsche-Bluetooth-Kopfhörer wiedergegeben.

Sehr umfangreich ist das nutzbare Spektrum der digitalen Quellen: Eingespielt werden können PCM-Medien via SD-Karte, Jukebox, CD-/DVD-Laufwerk und USB-Stick. Darüber hinaus haben die Fondgäste Zugriff auf das Radio und den optionalen TV-Tuner. Dargestellt werden können zudem Fahrzeugdaten und die aktuelle Navigationsroute mit entsprechenden Zusatzinformationen. Selbst die Zieleingabe für das Navigationssystem des Porsche Communication Management (PCM) ist über das Porsche Rear Seat-Entertainment möglich. Da die Fondpassagiere Zugriff auf alle im Google® Play Store verfügbaren Angebote haben, ist der Funktionsumfang des Rear Seat Entertainments nahezu unbegrenzt.

Gesteuert wird das Rear Seat Entertainment über die Touchscreens oder – alternativ – via PCM von vorn. Im Normalfall nutzen die Fondpassagiere das System über den Touchscreen. Wie von Porsche gewohnt, ist die Bedienung des Porsche Rear Seat Entertainment selbsterklärend aufgebaut. Ein zentral unten und mittig im Screen angeordneter Home-Button führt aus jedem Untermenü heraus mit nur einem Touch wieder in das Hauptmenü. Über eine links im Display angeordnete vertikale Symbolleiste öffnen sich die Menüs MEDIA, SOUND, NAV, APPS, CAR und SETTINGS. Dank frei konfigurierbarer Kacheln lässt sich die Zusammenstellung der Anzeigen respektive Informationen individuell einrichten. So ist es beispielsweise möglich, in einem Screen über die verschiedenen Kacheln den Mediaplayer, eine Auswahl an Rundinstrumenten (etwa Drehzahl, Geschwindigkeit und Kompass), Internet und die Karten des Navigationssystems anzuzeigen.

Das Sport Design-Paket für alle Panamera

Wie für alle bislang vorgestellten Panamera der zweiten Generation, bietet Porsche auch für die neuen Executive-Modelle ein exklusives Sport-Design-Paket an. Es beinhaltet ein eigenständig designtes und in Wagenfarbe lackiertes Sport-Design-Bugteil mit Lufteinlässen und C-Blades in Schwarz, Sport-Design-Schwellerverkleidungen und ein Sport-Design-Heckunterteil in Exterieurfarbe mit Heck-Diffusor in Schwarz. Die schwarzen Elemente können in Seidenglanz oder Hochglanz bestellt werden. Der Kennzeichenträger vorn ist jeweils in Exterieurfarbe lackiert. Die Sport-Design-Schwellerverkleidungen stehen auch separat zur Wahl.

Leistung erhöht, Effizienz gesteigert

Panamera und Panamera 4 mit neuem Dreiliter-V6-Turbomotor

Der neu konstruierte Dreiliter-V6-Motor rundet das Antriebsspektrum des Panamera nach unten hin ab. Beim Panamera treibt der agile Sechszylinder allein die Hinterachse, beim Panamera 4 Hinter- und Vorderachse an. Gekoppelt ist der Motor stets an ein außergewöhnlich schnell schaltendes Achtgang-PDK. Wie alle Motoren des neuen Gran Turismo ist auch dieser Sechszylinder ein Turbo-Direkteinspritzer. Der Benziner entwickelt zwischen 5.400 und 6.400 U/min eine Leistung von 243 kW (330 PS) und damit 20 PS mehr als der im Vorgänger eingesetzte Saugmotor. Bereits ab 1.340 U/min stellt der Turbomotor sein maximales Drehmoment von 450 Nm abrufbereit (Vorgänger: 400 Nm). Der V6-Turbo spricht deutlich agiler an als der jetzt abgelöste V6-Sauger. Trotz der verbesserten Leistungs- und Drehmomententwicklung konnte der Verbrauch um bis zu 1,0 l/100 km reduziert werden.

Die Werte der neuen Panamera-Modelle im Überblick (0-100 km/h jeweils ohne/mit Sport Chrono-Paket inklusive Launch Control; Verbrauchswerte jeweils neuer europäischer Fahrzyklus kombiniert):

Panamera: 264 km/h; 0-100 km/h in 5,7 s/5,5 s; 7,5 l/100 km.

Panamera 4: 262 km/h; 0-100 km/h in 5,5 s/5,3 s; 7,7 l/100 km.

Exterieur-Ausstattung mit 19-Zoll-Rädern und LED-Scheinwerfern

Den neuen Porsche Panamera und Panamera 4 kennzeichnen in Hochglanz-Schwarz gehaltene Lufteinlassblenden in den vorderen Kotflügeln sowie schwarze Bremssättel hinter den 19-Zoll-Rädern. Zur weiteren Serienausstattung gehören schwarz mattierte Seitenscheibenleisten, LED-Hauptscheinwerfer, Vierpunkt-LED-Tagfahrlicht, LED-Bugleuchten mit Positionslicht und Blinkleuchte, ein Fahrlichtassistent inklusive Heimleucht-Automatik, dreidimensional gestaltete LED-Rückleuchten mit Vierpunkt-Bremslichtern, ein durchgehendes Leuchtenband am Heck sowie eine Umfeldbeleuchtung in den Spiegelgehäusen.

Funktionsseitig gehören im Exterieur zur Serienausstattung der Regensensor für die Scheibenwischer, elektrisch öffnende und schließende Heckklappe. Heck- und Frontpartie werden zudem durch den Park-Assistenten geschützt; er warnt optisch und akustisch vor Hindernissen beim Ein- und Ausparken.

Verbrauchsinformationen

Panamera: Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,6–7,5 l/100 km, innerorts 9,8–9,7 l/100 km, außerorts 6,3 l/100 km; CO₂-Emissionen 173–171 g/km

Panamera 4: Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,8–7,7 l/100 km, innerorts 9,9–9,8 l/100 km, außerorts 6,5–6,4 l/100 km; CO₂-Emissionen 177–175 g/km

Panamera 4 Executive: Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,9–7,8 l/100 km, innerorts 10,0–9,9 l/100 km, außerorts 6,7–6,6 l/100 km; CO₂-Emissionen 180–178 g/km

Panamera 4S: Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,2–8,1 l/100 km, innerorts 10,2–10,1 l/100 km, außerorts 6,8–6,7 l/100 km; CO₂-Emissionen 186–184 g/km

Panamera 4S Executive: Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,3–8,2 l/100 km, innerorts 10,4–10,3 l/100 km, außerorts 6,9–6,8 l/100 km; CO₂-Emissionen 189–187 g/km

Panamera 4S Diesel: Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,8–6,7 l/100 km, innerorts 7,9 l/100 km, außerorts 5,9–5,8 l/100 km; CO₂-Emissionen 178–176 g/km

Panamera Turbo: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,4–9,3 l/100 km, innerorts 12,9–12,8 l/100 km, außerorts 7,3–7,2 l/100 km; CO₂-Emissionen 214–212 g/km

Panamera Turbo Executive: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,5–9,4 l/100 km, innerorts 13,1–12,9 l/100 km, außerorts 7,4–7,3 l/100 km; CO₂-Emissionen 217–215 g/km

Panamera 4 E-Hybrid: Kraftstoffverbrauch kombiniert 2,5 l/100 km; Stromverbrauch 15,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen 56 g/km

Panamera 4 E-Hybrid Executive: Kraftstoffverbrauch kombiniert 2,5 l/100 km; Stromverbrauch 15,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen 56 g/km

Bandbreite in Abhängigkeit vom verwendeten Reifensatz