

Exterieur

Neue Formensprache für die Luxusklasse

Mit dem Panamera Sport Turismo bereichert Porsche die Luxusklasse um einen avantgardistischen Reisewagen, dessen Dreiklang aus Dynamik, Komfort und Variabilität eine in diesem Segment einzigartige Alternative zur klassischen Limousine darstellt. Nach der Panamera-Sportlimousine mit wahlweise kurzem und langem Radstand ist der neue Sport Turismo bereits das dritte Modell, das mit dynamischem Design neue Impulse in die Luxusklasse setzt. Die Designer im Entwicklungszentrum Weissach veränderten mit dem komplett neu gestalteten Fond die Designanmutung, das Package und den Charakter des großen Porsche. Michael Mauer und dem leitenden Exterieur-Designer Peter Varga gelang es, die Linienführung der 2012 auf dem Pariser Salon präsentierten Konzeptstudie zum Sport Turismo weiter zu schärfen und in die Serie zu transferieren. Das kraftvolle Design ergibt sich unter anderem durch die ausgeprägte Schulterpartie im Stile eines Sportwagens. Auf den Grundlagen der Porsche Design-DNA entstand ein Panamera-Derivat, das ebenso homogen und schlüssig konzipiert wurde wie die Sportlimousine.

Die Silhouette: lange Dachlinie und markante D-Säule

Wie die Panamera Sportlimousine prägen auch den Sport Turismo dynamische Proportionen und ebenso kraftvolle wie elegante Design-Elemente. Der neue Porsche ist 5.049 Millimeter lang, 1.428 Millimeter hoch (Turbo: 1.432 Millimeter) und 1.937 Millimeter breit. Zwischen den kurzen Karosserieüberhängen spannt sich ein großer Radstand von 2.950 Millimetern. Serienmäßig werden der Panamera 4 Sport Turismo, der 4 E-Hybrid Sport Turismo und die 4S-Modelle mit 19-Zoll-Felgen ausgeliefert; beim Turbo Sport Turismo sind 20-Zoll-Räder montiert. Optional bietet Porsche für den Sport Turismo 21-Zoll-Räder an.

Über den kraftvollen Radläufen und der ausgeprägten Schulter spannt sich eine langgestreckte Fensterlinie und eine ebenso lange Dachkontur. Die seitlichen, getönten Scheiben der Wärmeschutzverglasung bilden zusammen mit den glänzend schwarz lackierten B- und C-Säulenverkleidungen eine sich zum Heck hin verjüngende und schließlich spitz zulaufende Fläche. Eingerahmt wird sie von einer schmalen, umlaufenden Seitenscheibenleiste, die ab den 4S-Versionen serienmäßig in Chrom und ansonsten in Schwarz ausgeführt ist. Das Dach selbst senkt sich nach hinten hin weniger stark ab als die Fensterlinie. Dadurch entsteht eine markante, klare und unverwechselbare D-Säule, die für eine Karosserieversion dieser Art ungewöhnlich schräg und damit sportwagenartig in die Schulterpartie fließt. Ein alle Panamera-Versionen prägendes Element in der Silhouette sind die charakteristischen Luftauslassblenden in den vorderen Kotflügeln: Sie sind bei den 4- und 4S-Modellen in hochglänzendem Schwarz ausgeführt, beim Panamera Turbo Sport Turismo in Wagenfarbe lackiert.

Die Dachtechnologien: adaptiver Dachspoiler und Panorama-Dachsystem

Optional bietet Porsche den Panamera Sport Turismo mit einem Panorama-Dachsystem an. Es ist das größte bislang von Porsche realisierte Schiebedach dieser Art. Der vordere Bereich des zweiteiligen Glasdachs kann hochgestellt oder komplett geöffnet werden. Ein ebenfalls zweiteiliges, stufenlos ausfahrbares Rollo schattet den Innenraum bei Bedarf gegen intensive Sonneneinstrahlung ab. Ebenfalls optional steht für alle Modelle ein Dachtransportsystem zur Verfügung. Mit und ohne Panorama-Dachsystem liegt die

maximale Dachlast bei 75 Kilogramm.

Im Bereich der Heckklappe geht die Dachlinie in einen adaptiven Spoiler über. Er ist zentraler Systembestandteil der Porsche Active Aerodynamics (PAA). Der in hochglanzschwarz ausgeführte Spoiler reduziert bis zu einer Geschwindigkeit von 170 km/h den Luftwiderstand und damit den Verbrauch. Oberhalb dieser Geschwindigkeit vergrößert er den Abtrieb an der Hinterachse und optimiert so das Fahrverhalten.

Im Detail bedeutet dies, dass der Dachspoiler abhängig von der Fahrsituation und dem gerade gewählten Fahrmodus automatisch in zwei Stufen hochgefahren wird und dabei an der Hinterachse einen zusätzlichen Abtrieb von maximal 50 Kilogramm erzeugt. Bis zu 170 km/h reduziert das aerodynamische Luftleitelement mit einem Anstellwinkel von minus sieben Grad den Luftwiderstand und trägt so zur Verbrauchsoptimierung bei. Oberhalb von 170 km/h gleitet der Dachspoiler automatisch in die sogenannte Performance-Position und erhöht mit einem Anstellwinkel von plus ein Grad die Fahrstabilität und die Querdynamik. In den Fahrmodi „Sport“ und „Sport Plus“ fährt der Dachspoiler bereits ab einer Geschwindigkeit von 90 km/h in diese Position. Aktiv unterstützend passt das PAA-System den Anstellwinkel des Dachspoilers ab 90 km/h auf plus 26 Grad an, wenn das optionale Panorama-Schiebedach geöffnet wird. In diesem Fall trägt der Spoiler dazu bei, den beim geöffneten Schiebedach reduzierten Abtrieb auf der Hinterachse zu kompensieren. Bei Bedarf lässt sich der Dachspoiler auch manuell über das Porsche Communication Management (PCM) ansteuern. Aktive Karosserieteile optimieren auch die Aerodynamik der Frontpartie. Hier sind es aktive Kühlluftöffnungen in den Luftöffnungen, die variabel gesteuert werden.

Heckpartie: dreidimensionales Leuchtenband und tiefe Ladekante

Das Design des Hecks wird in der Totalen durch den Dachspoiler, die kraftvolle Sportwagenschulter und eine Querspange geprägt, in die der Schriftzug „Porsche“ und die LED-Rückleuchten mit 4-Punkt-Bremsleuchten integriert sind. Oberhalb dieser Querspange verläuft über die gesamte Fahrzeugbreite ein schmales Leuchtenband. Auch das Nachtdesign der Panamera-Modelle ist damit unverwechselbar. Die konsequent horizontale Gliederung betont zudem die Breite des Panamera Sport Turismo. In der Ebene unter der Querspange verschmilzt die Heckklappe optisch mit dem Stoßfänger und den Karosserieteilen. Die elektrisch öffnende und schließende Klappe reicht tief bis auf die nur knapp 63 Zentimeter hohe Ladekante herunter.

Harmonisch in den hinteren Stoßfänger integriert sind die antriebspezifischen und stets in gebürstetem Edelstahl ausgeführten Endrohre der Abgasanlage und ein mittig positionierter Diffusor. Den Panamera 4 Sport Turismo und den 4 E-Hybrid Sport Turismo kennzeichnet links und rechts jeweils ein großes Endrohr; bei den 4S-Modellen sind es runde Doppel-Endrohre. Der Panamera Turbo Sport Turismo schließlich gibt sich an eckigen, spezifisch designten Doppel-Endrohren zu erkennen. Die optional für alle Modelle verfügbare Sportabgasanlage kennzeichnen wiederum runde Doppel-Endrohre.

Frontpartie: Ausgeprägte Kotflügel und Motorhaube gemäß Porsche Design-DNA

Der neue Panamera Sport Turismo teilt sich die sportliche und Porsche-typische Anmutung der Frontpartie mit der Sportlimousine. Beide Modelle wirken von vorn sehr breit. Ein Effekt, der durch das Verhältnis der mit 1.937 Millimeter (ohne Außenspiegel)

tatsächlich großen Breite zur vergleichsweise niedrigen Höhe von 1.428 Millimeter (Turbo: 1.432) entsteht und durch den A-förmig nach außen strebenden Lufteinlass der Frontpartie verstärkt wird. Gleichzeitig betont ein präzise ausgeführter Quersteg im Kühlergrill die Breite. Die pfeilförmige Motorhaube mit ihrem markant konturierten Powerdome reicht optisch weit und tief nach vorn – ein Designmerkmal aus der Welt der zweitürigen Sportwagen. Links und rechts vom Powerdome entwickeln sich aus der Motorhaube heraus präzise geführt die gewölbten Kotflügel. Souveränität vermittelt zudem die Grafik der in drei Ausführungen angebotenen LED-Hauptscheinwerfer mit Vierpunkt-Tagfahrlicht in LED-Technologie.

Hochfeste Karosseriestruktur in Alu-Stahl-Hybridbauweise

Analog zur Sportlimousine setzt Porsche auch beim Sport Turismo auf intelligenten Leichtbau. Der Einsatz von Aluminium, borlegiertem Stahl und Tiefziehstahl sorgt als Alu-Stahl-Hybridbauweise dafür, dass die Karosserie des neuen Porsche einerseits wenig wiegt, andererseits aber eine hohe dynamische Torsionssteifigkeit besitzt. Insbesondere die Verwendung von mikrolegierten, höchstfesten Stählen und Mehrphasenstählen garantiert hier Bestwerte.

In Karosseriebereichen, die weniger stark beansprucht werden, setzt Porsche großflächig Aluminium ein. Der Kastenrohbau besteht zu mehr als 30 Prozent aus diesem Leichtmetall. So ist beispielsweise die Außenhaut aus Aluminium gefertigt – dazu gehören Dach, Bodengruppe, Vorderwagen, Türen, Kotflügel, Motorhaube und Heckklappe. Die hohe Materialeffizienz der Aluminium-Stahl-Hybridbauweise senkt das Gesamtgewicht. Die Folge ist ein Plus an Agilität bei gleichzeitig reduziertem Verbrauch.