



PORSCHE



Der neue Porsche Panamera Sport Turismo

Pressemappe

Inhalt

Highlights

Avantgardistisches Design und 4+1-Sitzkonzept 3

Kurzfassung

Panamera Sport Turismo bringt mehr Variabilität ins Luxussegment 5

Exterieur

Neue Formensprache für die Luxusklasse 9

Interieur

Erster Panamera mit 4+1-Sitzkonzept 13

Konnektivität

Porsche Advanced Cockpit: digitalisierte Anzeige- und Bedienelemente 15

Performance

Fünf Antriebsvarianten mit bis zu 550 PS 19

Antrieb im Detail

Kraftvoll und effizient: die Motoren des Panamera Sport Turismo 22

Assistenzsysteme

Innovative Systeme für mehr Sicherheit und Komfort 26

Fahrwerk und Fahrwerksysteme

Große Spreizung zwischen Performance und Komfort 30

Serienausstattung

Vier von fünf Leistungsstufen mit serienmäßiger Luftfederung 34

Sonderausstattung

Umfangreiche Individualisierungsmöglichkeiten 37

Verbrauchsinformationen 41

Highlights

Avantgardistisches Design und 4+1-Sitzkonzept

1. Der neue Panamera.

2016 hat Porsche die neue Panamera-Sportlimousine vorgestellt. Mit dem Sport Turismo folgt nun eine völlig neue Karosserieversion.

2. 4+1-Sitzkonzept.

Der Sport Turismo ist der erste Panamera mit dreisitziger Rückbank (2+1). Zwei Einzelsitze sind auf Wunsch verfügbar.

3. Avantgardistisches Design.

Der Panamera Sport Turismo wurde ab der B-Säule komplett eigenständig designt. Die kraftvolle Schulterpartie korrespondiert mit dem sportlichem Charakter.

4. Variable Luxusklasse.

Das neue und bislang einzigartige Porsche-Modell empfiehlt sich als variabel nutzbare Alternative zu den Limousinen der Luxusklasse.

5. Fünf Personen und Gepäck.

Klassische Transportaufgabe: Der Panamera Sport Turismo macht fünf Passagiere mit bis zu 520 Litern Gepäck mobil.

6. Raum für mehr.

Werden die Lehnen der Rückbank umgeklappt, entsteht eine ebene Ladefläche mit einem Stauvolumen von bis zu 1.390 Liter.

7. Kraftvolle Turbomotoren.

V6- und V8-Motoren mit einem Leistungsspektrum von 243 kW (330 PS) bis 404 kW (550 PS). Angebot als Benzin, Diesel und Plug-in-Hybrid.

8. Mehr als 50 Kilometer rein elektrische Reichweite.

Der Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo ist über eine Distanz von bis zu 51 Kilometern rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei unterwegs.

9. E-Motor als Booster.

Die Porsche-Hybridstrategie nutzt den E-Antrieb zur Performance-Steigerung. Der 340 kW (462 PS) starke Hybrid-Panamera wartet mit den Fahrleistungen eines Sportwagens auf.

10. Adaptive Aerodynamik.

Der Panamera Sport Turismo ist das erste Auto seiner Klasse mit adaptivem Dachspoiler. Das Aerodynamiksystem optimiert den Luftwiderstand und erhöht den Anpressdruck.

Kurzfassung

Panamera Sport Turismo bringt mehr Variabilität ins Luxussegment

Mit dem Panamera Sport Turismo startet ein vollkommen neuer Porsche durch: Sein avantgardistisches Design- und Karosseriekonzept bringt mehr Variabilität in die automobilen Luxusklasse. Nach der 2016 in der zweiten Generation vorgestellten Panamera-Sportlimousine mit kurzem und langem Radstand ist der Sport Turismo die dritte Karosserievariante der Baureihe. Den Panamera Sport Turismo kennzeichnet ein eigenständiger Fondbereich mit großer Heckklappe, niedriger Ladekante, einem vergrößerten Gepäckraumvolumen und einem 4+1-Sitzkonzept. Gleichzeitig offeriert der neue Porsche-Allrounder jene Kombination aus Komfort und Sportlichkeit, die den Panamera seit dem Debüt der ersten Generation im Jahr 2009 weltweit zum Erfolgsmodell gemacht hat. Porsche setzt im Panamera Sport Turismo drehmomentstarke und effiziente Sechs- und Achtzylinder-Turbomotoren ein. Als Benzin-, Diesel- und Plug-in-Hybridantrieb decken sie in fünf Versionen ein Leistungsspektrum von 243 kW (330 PS) bis 404 kW (550 PS) ab. Serienmäßig sind alle Panamera Sport Turismo mit dem Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM) und dem Achtgang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ausgestattet.

Hinterachslenkung und Wankstabilisierung sorgen für hohe Agilität

Der Sport Turismo nutzt alle technischen Innovationen der Panamera-Baureihe. Dazu gehören das digitalisierte Porsche Advanced Cockpit, progressive Assistenzsysteme wie Porsche InnoDrive inklusive Abstandsregeltempomat, Fahrwerksysteme wie eine Hinterachslenkung und die elektronische Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport). Bei vier von fünf Modellen zählt zudem eine adaptive Luftfederung zur Serienausstattung. Für den Panamera 4 Sport Turismo ist diese optional verfügbar.

Allround-Sportwagen mit avantgardistischem Design

Ebenso wie die coupéhafte Panamera-Sportlimousine, so prägen auch den Sport Turismo sehr dynamische Proportionen. Er ist 5.049 Millimeter lang und wartet mit 2950 Millimeter Radstand auf; entsprechend kurz sind die Karosserieüberhänge. In der Breite misst der Sport Turismo

1.937 Millimeter, in der Höhe 1.428 Millimeter (Turbo: 1.432 Millimeter). Da er im Vergleich zu den Luxuslimousinen des Wettbewerbsumfelds breiter und trotz souveräner Innenhöhe niedriger ist, wirkt der große Porsche schon aufgrund seiner Dimensionen extrem sportlich. Das Design-Team unter der Leitung von Michael Mauer hat den Panamera Sport Turismo ab der B-Säule komplett eigenständig gestaltet. Auf den Grundlagen der Porsche Design-DNA entstand dabei ein Auto, das ebenso charismatisch und schlüssig konzipiert wurde wie die Sportlimousine. Die homogene Eigenständigkeit beider Modelle ist auf die Tatsache zurückzuführen, dass ihr Design parallel entwickelt wurde. Für den Panamera Sport Turismo gilt, dass er sich – insbesondere für ein Modell mit großer Heckklappe – durch eine auffallend kraftvolle Schulterpartie auszeichnet. Weitere Merkmale sind die langgestreckte Dachlinie und die markante Fensterlinie. Das Dach senkt sich nach hinten hin weniger stark ab als die Fensterlinie. Daraus ergibt sich eine ebenso sportliche wie unverwechselbare Grafik der D-Säulen.

Erster, adaptiv ausfahrbarer Dachspoiler im Segment

Im Bereich der Heckklappe geht das Dach in einen adaptiven Spoiler über. Er ist zentraler Systembestandteil der Porsche Active Aerodynamics (PAA). Der Anstellwinkel des Dachspoilers wird abhängig von der Fahrsituation und den gewählten Fahrmodi automatisch in drei Stufen hochgefahren und erzeugt dabei an der Hinterachse einen zusätzlichen Abtrieb von maximal 50 Kilogramm. Bis zu einer Geschwindigkeit von 170 km/h reduziert das aerodynamische Luftleitetelement mit einem Anstellwinkel von minus sieben Grad den Luftwiderstand und trägt so zur Verbrauchsoptimierung bei. Oberhalb von 170 km/h gleitet der Dachspoiler hingegen automatisch in eine so genannte Performance-Position und erhöht mit einem Anstellwinkel von plus ein Grad die Fahrstabilität und die Querdynamik. Wird das optionale Panorama-Dachsystem geöffnet, ändert sich der Anstellwinkel des Dachspoilers ebenfalls und hilft so, den beim geöffneten Schiebedach reduzierten Abtrieb auf der Hinterachse zu kompensieren.

Drei Sitzplätze im neu konzipierten Fond

Als erster Panamera überhaupt ist der neue Sport Turismo mit einer dreisitzigen Rückbank ausgestattet. Da die zwei äußeren Plätze – korrespondierend mit dem ebenso sportlichen wie komfortablen Anspruch der Baureihe – als Einzelsitze ausgelegt sind, ergibt sich hinten eine 2+1-Konfiguration. Optional kann der Panamera Sport Turismo analog zur Sportlimousine als Viersitzer mit zwei elektrisch einstellbaren Einzelsitzen im Fond bestellt werden.

Bis zu 50 Liter mehr Gepäckvolumen – maximal 1.390 Liter Stauraum

Die längere und damit im Fond höhere Dachlinie des Sport Turismo erleichtert hinten das Ein- und Aussteigen und gewährt dort nochmals mehr Kopffreiheit. Die Nutzbarkeit des Gepäckraums profitiert ebenfalls von der längeren Dachpartie; positiv wirken sich zudem die weit öffnende, serienmäßig elektrisch betätigte Heckklappe und die nur knapp 63 Zentimeter hohe Ladekante aus. Bis zur Oberkante der Rücksitze beladen, bietet der Sport Turismo mit bis zu 520 Litern rund 20 Liter mehr Stauvolumen als die Sportlimousine; für den Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo ergibt sich ein Gesamtvolumen von 425 Litern. Die Rücksitzlehnen lassen sich im Verhältnis 40:20:40 separat oder komplett umklappen; ihre Entriegelung erfolgt elektrisch vom Gepäckraum aus. Sind alle Lehnen umgeklappt, entsteht eine nahezu ebene Ladefläche. Das Gepäckraumvolumen vergrößert sich in diesem Fall bei dachhoher Beladung auf bis zu 1.390 Liter (Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo: 1.295 Liter). Das entspricht einem Zuwachs von 50 Litern.

Optional bietet Porsche für den Panamera Sport Turismo ein Laderaum-Management an. Das variable System für den sicheren Transport von Gegenständen unterschiedlichster Art umfasst unter anderem zwei in den Ladeboden integrierte Befestigungsschienen, vier Verzurr-Ösen und ein Gepäckraumtrennnetz. Wahlweise ohne Aufpreis an Bord: ein Ablagepaket mit einem Gepäcknetz im Beifahrerfußraum und zwei Gepäcknetzen im Kofferraum. Den Blick in den Laderaum schützt serienmäßig ein flexibles Gepäckraumrollo. Während der Fahrt können im Kofferraum zudem Elektrogeräte über eine optionale 230-Volt-Steckdose mit Strom versorgt werden. Zwei serienmäßige USB-Ladebuchsen sichern im Fond den Betrieb von Smartphones und Tablets.

Fünf Motorisierungen zum Marktstart

Der Panamera Sport Turismo ist in zahlreichen Ländern bereits bestellbar. Die offizielle Markteinführung in Europa erfolgt im Herbst 2017, in den übrigen Märkten Ende November. Starten wird der Porsche mit fünf Antriebsvarianten: als Panamera 4 Sport Turismo (243 kW/330 PS), als Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo (340 kW/462 PS), als Panamera 4S Sport Turismo (324 kW/440 PS), als Panamera 4S Diesel Sport Turismo (310 kW/422 PS) und als Panamera Turbo Sport Turismo (404 kW/550 PS).

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 serien-

mäßig 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 Karosserieelemente optimieren auch die Aerodynamik der Frontpartie. Hier sind es aktive Kühlluft einlässe in den Luft einlässen, 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 Karosserie seitenteilen. 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 antriebsspezifischen 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 Luft einlass 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.

Interieur

Erster Panamera mit 4+1-Sitzkonzept

Der Panamera verbindet hohen Komfort, die für Porsche typische Sportlichkeit und ein avantgardistisches Design mit großer Variabilität. Das macht ihn innerhalb des Luxussegments zu einer Ausnahmeerscheinung und zur Alternative für all jene Menschen, denen die starre Interieur-Aufteilung einer klassischen Limousine zu wenig Flexibilität bietet. Der neue Panamera Sport Turismo unterstreicht das Alleinstellungsmerkmal der Baureihe mit einem noch variabler nutzbaren Fond. Zum einen verlässt das neue Modell als erster Panamera das Porsche-Werk in Leipzig mit einer dreisitzigen Rückbank. Optional stehen weiterhin zwei Einzelsitze im Fond zur Verfügung. Zum anderen vergrößerte sich das bereits großzügige Kofferraumvolumen der Sportlimousine im Sport Turismo um weitere 20 Liter (plus 50 Liter bei umgeklappten Rücksitzlehnen und dachhoher Beladung). In der fünfsitzigen Konfiguration ist der Gepäckraum bis zu 520 Liter groß. Bei dachhoher Beladung steigt das Kofferraumvolumen auf 1.390 Liter.

Vorn ist der Sport Turismo im Interieur baugleich mit der Sportlimousine. Auch die neue Karosserieversion überzeugt mit Details wie einer sportlich-ergonomischen Sitzposition für Fahrer und Beifahrer und dem serienmäßigen Porsche Advanced Cockpit inklusive digitalen Instrumenten, berührungssensitiven Panels für die Klimafunktionen und dem Porsche Communication Management (PCM) der neuesten Generation. Das PCM übernimmt mit seinem 12,3-Zoll-Touchdisplay in der Mittelkonsole die Aufgabe eines multifunktionalen Infotainmentsystems. Ebenfalls serienmäßig ist das Multifunktionslenkrad. Panels, interaktive Instrumente, PCM und Multifunktionslenkrad bilden im Panamera das innovative Porsche Advanced Cockpit.

Drei Sitzplätze sowie große Bein- und Kopffreiheit im Fond

Die sicht- und fühlbaren Unterschiede zwischen beiden Panamera-Modellen zeigen sich im Fond und im Gepäckraum: Als erster Panamera ist der neue Sport Turismo mit einer dreisitzigen Rückbank ausgestattet. Da die zwei äußeren Plätze – korrespondierend mit dem sportlichen und komfortablen Anspruch der Baureihe – als Einzelsitze ausgelegt sind, ergibt sich hinten eine 2+1-Konfiguration. Der neue Porsche ist also ein 4+1-Sitzer. Optional kann auch der Panamera Sport Turismo viersitzig mit zwei hinteren und in diesem Fall elektrisch einstellbaren Einzelsitzen

bestellt werden. Die höhere Dachlinie des Sport Turismo erleichtert im Fond das Ein- und Aussteigen und gewährt dort noch mehr Kopffreiheit. Besonders großzügig fällt die Beinfreiheit im Bereich der äußeren Sitzplätze aus. Smartphones und Tablets können über zwei serienmäßige USB-Anschlüsse im Fond geladen werden.

Eine Variabilität, die allen Aufgaben gewachsen ist

Der Gepäckraum des neuen Sport Turismo lässt sich dank der serienmäßig elektrisch öffnenden Heckklappe, der knapp 63 Zentimeter niedrigen Ladekante und seiner 92 Zentimeter Gepäckraumbreite zwischen den Radhäusern sehr gut beladen. Selbst schwere Golfbags sind auf der 1.088 Millimeter langen Ladefläche einfach zu verstauen. Ist der Sport Turismo mit Komfortzugang ausgestattet, reicht eine Geste mit dem Fuß, um die Heckklappe zu öffnen oder zu schließen; das Fahrzeug erkennt berechnete Nutzer dabei über den Funkschlüssel.

In der fünfsitzigen Konfiguration liegt das Stauvolumen bei 520 Litern (Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo: 425 Liter). Darüber hinaus lassen sich die drei Rücksitzlehnen separat oder komplett im Verhältnis 40:20:40 umklappen; die Entriegelung vom Gepäckraum aus erfolgt elektrisch. Dachhoch beladen wächst das Ladevolumen auf 1.390 Liter (4 E-Hybrid: 1.295 Liter). Damit meistert der Sportwagen auch anspruchsvolle Transportaufgaben.

Optional offeriert Porsche für den Gepäckraum des Panamera Sport Turismo ein Laderaum-Management. Das variable System für den sicheren Transport von Gegenständen jeglicher Art umfasst zwei in den Ladeboden integrierte Befestigungsschienen, vier Verzurr-Ösen und ein Gepäckraum-Trennnetz. Serienmäßig an Bord ist ein flexibles Gepäckraumrollo. Soll auf dem Weg zu einem Termin noch schnell der Laptop geladen werden, kann dies über eine auf Wunsch lieferbare, im Laderaum befindliche 230-Volt-Steckdose geschehen.

Konnektivität

Porsche Advanced Cockpit: digitalisierte Anzeige- und Bedienelemente

Im Panamera Sport Turismo kommt serienmäßig das Porsche Advanced Cockpit zum Einsatz. Hochauflösende Displays und kapazitive Bedienfelder prägen dabei die digitalisierten Anzeige- und Bedienelemente. Eine analoge Hommage an den Porsche 356 ist der klassische Drehzahlmesser in der Instrumentenmitte. Im unteren Bereich dieses analogen Instrumentes ist ein digitales Feld angeordnet. Dort wird unter anderem die aktuelle Geschwindigkeit angezeigt. Im Fall des Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo hat hier zudem das Power-Meter Platz gefunden.

Links und rechts vom Drehzahlmesser blickt der Fahrer auf zwei jeweils sieben Zoll große Displays. Links sitzt der virtuelle Tacho. In dessen Zentrum werden Hinweise der Assistenzsysteme und beim Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo weitere hybridspezifische Informationen angezeigt. Das Instrument nennt sich „Speed & Assist“. Rechts neben dem Drehzahlmesser befindet sich die Anzeige „Car & Info“. Hier können Fahrzeugeinstellungen individualisiert und abgerufen oder die Infos des Bordcomputers eingeblendet werden. Zwei kleinere Rundinstrumente neben den Anzeigen „Speed & Assist“ und „Car & Info“ lassen sich durch den Fahrer in einem definierten Rahmen frei konfigurieren. Bedient werden die Einstellungen für die Instrumente über die Tasten des Multifunktionslenkrades.

Porsche Communication Management (PCM)

Die Schalttafel zwischen Fahrer und Beifahrer wird durch das 12,3 Zoll große Touchdisplay des Porsche Communication Management (PCM) dominiert. Ein Teilbereich des Startbildschirms lässt sich über kachelartige Fenster individualisieren. Die Bedienung wird zudem von einer Multitouch-Gestensteuerung geprägt: Wie bei einem Smartphone oder Tablet, können zum Beispiel Navigationskarten mit zwei Fingern in jede beliebige Richtung gedreht werden. Außerdem erkennt das Display Handschriften. Das Navigationsziel kann der Fahrer somit wahlweise einfach auf den Screen schreiben. Sobald sich eine Hand dem PCM nähert, öffnet sich links im Display via Annäherungssensorik eine Untermenü-Leiste, die weitere kontextbezogene Funktionen anbietet. Enthält eine Menü-Ebene mehrere Seiten, blättert man wie beim Smartphone

durch Wischen von Seite zu Seite durch das Menü. Auf der rechten Seite des Displays können Kacheln – sogenannte Widgets – aufgeklappt und in einem definierten Layout personalisiert werden. Je nach Geschmack lassen sich in die Widgets zum Beispiel die Navigationsinfos oder die aktuelle Playlist einblenden. Die Widgets erweitern das Hauptmenü des PCM damit um individuell konfigurierbare Anzeigen.

Zum weiteren Ausstattungsumfang des PCM gehören die Online-Navigation, eine Handy-Vorbereitung, die Sprachbedienung und die Audioschnittstellen. Serienmäßig ist das PCM an ein Soundsystem mit 150 Watt gekoppelt. Optional bietet das Ausstattungsprogramm für das PCM ein Bose® Surround-Soundsystem mit 710 Watt Gesamtleistung (Serie beim Turbo Sport Turismo) oder ein Burmester® 3D-High-End-Surround-Soundsystem mit einer Gesamtleistung von 1.455 Watt. Ebenfalls als Sonderausstattung stehen das Porsche-Rear-Seat-Entertainment, ein CD/DVD-Wechsler und Digitalradio zur Verfügung.

Connect Plus und Porsche Connect App als Schnittstellen in die Online-Welt

Serienmäßig ist Connect Plus an Bord des Panamera Sport Turismo – eine Schnittstelle in die Online-Welt. Connect Plus beinhaltet die Apps und Dienste Apple® CarPlay inklusive Sprachsteuerung Siri®, die Car Connect Services, die Connect App Services, die Porsche Track Precision App sowie Navigations- und Infotainment-Services. Hardwareseitig ist zudem ein LTE-Telefonmodul mit SIM-Kartenleser, die Smartphone-Ablage und ein drahtloser Internetzugang enthalten. Zu den zahlreichen Car Connect Services gehören Safety Services (Pannenhilfe und automatischer Notruf), Fahrzeugstatistiken, Fahrzeugstatus und Carfinder, Speedfencing und Geofencing sowie das ebenfalls serienmäßige Porsche Vehicle Tracking System (PVTs). Beim Speedfencing schickt die App eine Info, sobald der Wagen – von Dritten gefahren – eine definierte Geschwindigkeit überschreitet; per Geofencing erfolgt eine Info, sobald der Panamera ein bestimmtes Gebiet verlässt. Das PVTs ist eine Diebstahlerkennung mit Ortungs- und Verfolgungsfunktion. Dem Fahrer des Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo steht zudem die Fernbedienung von Hybridfunktionen – unter anderem Batterie- und Lademanagement – zur Verfügung. Gesteuert werden die Services via Smartphone-App und, je nach Funktion, über die Apple® Watch.

Via Connect Plus stehen darüber hinaus – im PCM einfach als Menüpunkte aktivierbar – Apps wie „Parkplätze“ (Parkplatzsuche und -verfügbarkeit), „Benzinpreise“ (Tankstellensuche inklusive Anzeige der Kraftstoffpreise), „Mitteilungen diktieren“ (SMS per Sprachsteuerung), „Twitter“ (Tweets werden vorgelesen, Infos eingeblendet), „Zugauskunft“, „Flugauskunft“, „Wetter“ (aktueller Ort oder Zielort), „Event-Info“ und „Nachrichten“ zur Verfügung. Mit der Porsche Connect App ist es möglich, schon vor dem Start ein Navigationsziel per Smartphone und Google zu suchen, als Ziel zu speichern und später in das PCM zu übertragen. Kalendereinträge und Kontakte mit hinterlegten Adressen lassen sich im PCM anzeigen, verwalten und in die Zielführung integrieren. Die mit GPS-Daten verknüpften Smartphone-Fotos können alternativ als Navigationsziele übernommen werden. Gesteuert und verwaltet werden die Funktionen der Porsche Car Connect App im Auto über das PCM. Mittels PCM Connect greift der Panamera Sport Turismo zudem auf eine nahezu grenzenlose große Auswahl an Internet-Radiosendern und Online-Musiktiteln zu. Die Songs werden über Dienste wie Napster und radio.net abgerufen. Die Navigation nutzt darüber hinaus Echtzeit-Verkehrsinformationen.

Direct Touch Control ordnet die Funktionen der Mittelkonsole

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 Bedienfeld in hochwertiger Glasoptik mit berührungssensitiven Tasten für die intuitive Steuerung verschiedener Funktionen der Fahrzeug- und Klimabedienung. Selbst die Lamellen der zentralen Lüftungsdüse werden über sensitive Slider elektrisch variiert. Den Fond-Passagieren steht in Verbindung mit der optionalen Vierzonen-Klimaautomatik sowie den Komfort-Einzelsitzen ebenfalls ein hochauflösendes Touchdisplay (sieben Zoll) für die Bedienung der Klima- und Infotainment-Funktionen zur Verfügung. In der serienmäßigen 2+1-Konfiguration der Sitzbank befindet sich stattdessen vor dem mittleren Sitzplatz ein Bedienteil zur Regelung der Vierzonen-Klimaautomatik.

Zwei Soundsysteme mit 710 und 1.455 Watt Musikleistung

Als Sonderausstattung kann der Panamera Sport Turismo mit einem Bose®- oder Burmester®-Soundsystem ausgestattet werden. Die Eckdaten des Bose®-Soundsystems: 14 Lautsprecher inklusive Passiv-Subwoofer, 14 Verstärkerkanäle und eine Gesamtleistung von 710 Watt. Die entsprechenden Daten des 3D-Highend-Surround-Soundsystems von Burmester®: 1.455 Watt Gesamtleistung, 20 direkt angesteuerte Lautsprecher und ein 400-Watt-Aktivsubwoofer.

Porsche Rear Seat Entertainment

Zwei 10-Zoll-Touchscreens bilden das technische und visuelle Zentrum des optionalen Porsche Rear Seat Entertainments. Die hochauflösenden und entspiegelten Screens (1.920 × 1.200 Pixel) werden an die Rückenlehnen der Vordersitze geklickt und können auch außerhalb des Panamera als Tablets eingesetzt werden. Der Ton des Rear Seat Entertainments 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 haben die Fond-Passagieren Zugriff auf das Radio. Dargestellt werden können zudem Fahrzeugdaten und die aktuelle Navigationsroute mit entsprechenden Zusatzinformationen. Selbst die Zieleingabe für das Navigationssystem des PCM ist über das Porsche-Rear-Seat-Entertainment möglich. Der Funktionsumfang wird durch die Tatsache erweitert, dass die Fondpassagiere Zugriff auf alle im Google® Play Store verfügbaren Angebote haben. Gesteuert werden kann das Porsche-Rear-Seat-Entertainment über die Touchscreens und alternativ vom PCM aus. Das System nutzt das Betriebssystem Android. Es besitzt einen internen Flash-Speicher mit einer Größe von 32 GB, der per Micro-SD-Karte erweitert werden kann. Die Touchscreens sind zudem mit einer Kamera für Video-Telefonate und Chats ausgestattet.

Performance

Fünf Antriebsvarianten mit bis zu 550 PS

Porsche bietet den neuen Panamera Sport Turismo in fünf verschiedenen Antriebsvarianten mit einem Leistungsspektrum von 243 kW (330 PS) bis 404 kW (550 PS) an. Alle Motoren – V6- und V8-Aggregate – sind Neuentwicklungen, die mit dem Debüt der zweiten Panamera-Generation vorgestellt wurden. Erhältlich ist der Sport Turismo als Benziner, Diesel sowie mit Plug-in-Hybridantrieb. Alle Otto- und Dieselmotoren eint konstruktiv unter anderem ein Motorenkonzept mit innovativem Central Turbo Layout: Die Turbo- respektive Biturbo-Systeme sind dabei im Innen-V der Zylinderbänke integriert. Die Benzindirekteinspritzer besitzen zudem zentral im Brennraum angeordnete Injektoren. Die Lage der Turbolader und die damit verbundenen kurzen Abgaswege ermöglichen ein besonders direktes Ansprechverhalten der Turbinen; die Benzindirekteinspritzung mit ihrer zentralen Injektorlage sorgt für eine optimale Verbrennung sowie ein Plus an Agilität und Effizienz.

Darüber hinaus sind die V6- und V8-Benzinmotoren mit VarioCam Plus ausgestattet. Das System ermöglicht die Verstellung der Einlass- und Auslassnockenwellen (um jeweils 50 Grad) und die Schaltung des Ventilhubes der Einlassventile. Durch den variablen Ventilhub und die variablen Öffnungszeiten der Einlassventile ergibt sich besonders im Teillastbereich ein niedriger Verbrauch bei gleichzeitig hoher Agilität. Die Kraft der Motoren wird über ein Achtgang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) und das Porsche Traction Management (Allradantrieb PTM) an die zwei Antriebsachsen übertragen. Alle Versionen des Panamera Sport Turismo sind zudem mit Start-Stop-Funktion und Segelmodus ausgestattet.

Den Einstieg markiert der Panamera 4 Sport Turismo mit einem 243 kW (330 PS) starken V6-Turbo-Benziner. In der nächsten Leistungsstufe folgt der Panamera 4S Sport Turismo. Sein V6-Benziner mit Biturbo-Aufladung entwickelt 324 kW (440 PS). Mit Plug-in-Hybridantrieb (V6-Biturbo-Benziner plus E-Motor) bietet Porsche den Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo an; die Systemleistung erreicht ein Maximum von 340 kW (462 PS). Den stärksten Benziner hat der

Panamera Turbo Sport Turismo an Bord; sein V8-Biturbo-Motor leistet 404 kW (550 PS). Im Panamera 4S Diesel Sport Turismo kommt ebenfalls ein V8-Biturbo-Motor zum Einsatz; er entwickelt 310 kW (422 PS).

Schon der 243 kW (330 PS) starke und 259 km/h schnelle Panamera 4 Sport Turismo beschleunigt in 5,5 Sekunden auf 100 km/h. In Verbindung mit dem optionalen Sport Chrono-Paket inklusive Launch Control sind es nur 5,3 Sekunden. Eines der weltweit sportlichsten Automobile seiner Klasse ist der Panamera Turbo Sport Turismo. Er ist bis zu 304 km/h schnell und sprintet in 3,8 Sekunden auf 100 km/h. Ist das Sport Chrono-Paket an Bord, sind es nur 3,6 Sekunden.

Bedient wird das Sport Chrono-Paket über einen Mode-Schalter mit Sport Response Button am Lenkrad. Der Mode-Schalter ermöglicht den Zugriff auf die vier Fahrmodi Normal, Sport, Sport Plus und Individual. In der Mitte des Mode-Schalters befindet sich der Sport Response Button. Über ihn wird das maximale Leistungspotenzial des Sport Turismo für 20 Sekunden auf höchst agile Weise zur Verfügung gestellt: Das Ansprechverhalten des Motors ist noch spontaner; das Achtgang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) wechselt zudem in ein dynamischeres Schaltkennfeld. Das Sport Chrono-Paket kann für alle Panamera Sport Turismo bestellt werden. Der Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo ist serienmäßig damit ausgestattet. Er bietet zusätzlich zudem die hybrid-spezifischen Modi „E-Power“ für rein elektrisches Fahren, „Hybrid Auto“ für die automatisch gesteuerte Allianz aus V6- und E-Motor, „E-Hold“, um den Ladezustand der Batterie halten, sowie „E-Charge“, um die Batterie während der Fahrt über den V6-Benziner zu laden. Diese Funktionen werden über den Mode-Schalter und über das PCM angewählt.

Die maximalen Leistungs- und Drehmomentwerte sowie Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung aller Panamera Sport Turismo im Überblick (0-100 km/h: ohne/mit Sport Chrono-Paket inklusive Launch Control):

Panamera 4 Sport Turismo:

243 kW (330 PS); 450 Nm; 259 km/h; 0-100 km/h in 5,5/5,3 s.

Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo:

340 kW (462 PS); 700 Nm (jeweils System); 275 km/h; 0-100 km/h in 4,6 s.

Panamera 4S Sport Turismo:

324 kW / 440 PS; 550 Nm; 286 km/h; 0-100 km/h in 4,4/4,2 s.

Panamera Turbo Sport Turismo:

404 kW (550 PS); 770 Nm; 304 km/h; 0-100 km/h in 3,8/3,6 s.

Panamera 4S Diesel Sport Turismo:

310 kW (422 PS); 850 Nm; 282 km/h; 0-100 km/h in 4,5/4,3 s.

Antrieb im Detail

Kraftvoll und effizient: die Motoren des Panamera Sport Turismo

Der Dreiliter-V6-Benziner des Panamera 4 Sport Turismo entwickelt zwischen 5.400 und 6.400/min eine Leistung von 243 kW (330 PS). Bereits bei 1.340/min stellt der Turbomotor sein maximales Drehmoment von 450 Nm zur Verfügung; es liegt konstant bis 4.900/min auf diesem Niveau. Während Porsche bei den V-Motoren des Turbo, 4 E-Hybrid, 4S und 4S Diesel Biturbo-Systeme einsetzt, sorgt im 330-PS-V6 ein Monoturbo für zusätzlichen Schub. Der allerdings ist, wie beim 404 kW (550 PS) starken Turbo, als TwinScroll-Turbolader ausgeführt, was unter anderem ein optimales Ansprechverhalten des Motors bewirkt. Zudem stand bei der Auswahl des TwinScroll-Turboladers die Effizienz des 2.995 cm³ großen Motors im Vordergrund. Der Panamera 4 Sport Turismo verbraucht kombiniert im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) 7,9 bis 7,8 l/100 km.

Im Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo kommen zwei Motoren zum Einsatz: ein V6-Benziner und ein Elektro-Motor. Der V6-Motor entwickelt seine höchste Leistung von 243 kW (330 PS) in einem Drehzahlfenster von 5.250 bis 6.500/min. Obwohl die Leistung mit dem V6 des Panamera 4 Sport Turismo identisch ist, handelt es sich nicht um baugleiche Motoren. Den V6 des 4 E-Hybrid kennzeichnet die Biturbo-Aufladung und ein Hubraum von 2.894 cm³. Das maximale Drehmoment von 450 Nm gibt der Sechszylinder zwischen 1.750 und 5.000/min ab. Eine Höchstleistung von 100 kW (136 PS) und 400 Nm maximales Drehmoment steuert der Elektromotor bei. Arbeiten beide Motoren zusammen (Modus „Hybrid Auto“), ergibt sich bei 6.000/min eine maximale Systemleistung von besagten 340 kW (462 PS). Das höchste Drehmoment von 700 Nm gibt das System zwischen 1.000 und 4.500/min ab. Der Verbrauch im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) für Plug-in-Hybrid-Modelle liegt kombiniert bei 2,6 l/100 km und 15,9 kWh/100 km.

Der Plug-in-Hybrid-Porsche startet stets rein elektrisch und nahezu geräuschlos. Bis zu einer Reichweite von 51 Kilometern und einem Tempo von 140 km/h ist der Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo lokal emissionsfrei unterwegs (Modus „E-Power“). Die elektrische Energie wird

zudem genutzt, um die Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit zu steigern. Vollständig geladen ist die Hochvolt-Batterie des Sport Turismo über einen 230-Volt-Anschluss mit 10 Ampere (A) in unter sechs Stunden. Nutzt der Panamera alternativ zum serienmäßigen 3,6-kW-Ladegerät den optionalen 7,2-kW-On-Board-Lader und einen 230-Volt-Anschluss mit 32 A, ist die Batterie in 2,4 Stunden „aufgetankt“.

Der Panamera 4S Sport Turismo wird von einem V6-Biturbomotor mit einem Hubraum von 2.894 cm³ angetrieben. Seine Höchstleistung von 324 kW (440 PS) stellt der Sechszylinder zwischen 5.650 und 6.600/min zur Verfügung. In einem breiten Drehzahlband von 1.750 bis 5.500/min entwickelt der 4S konstant kraftvolle 550 Nm. Das ergibt ein imposantes Drehmomentplateau. Der kombinierte Verbrauch liegt im NEFZ bei 8,3 bis 8,2 l/100 km.

Der Panamera Turbo Sport Turismo hat einen V8-Benziner an Bord. Sein Vierliter-Biturbomotor entwickelt mit einem Hubraum von 3.996 cm³ zwischen 5.750 und 6.000/min eine Spitzenleistung von 404 kW (550 PS). Das maximale Drehmoment von 770 Nm liegt zwischen 1.960 und 4.500/min an. Den hohen Leistungsreserven steht pure Effizienz gegenüber: Der Panamera Turbo Sport Turismo verbraucht kombiniert 9,5 bis 9,4 l/100 km. Als dominantes technisches Merkmal weist auch der V8-Biturbobenzindirekteinspritzer das Central Turbo Layout auf. In diesem Fall sitzen hier aufwendig konzipierte Twin-Scroll-Turbolader. Die zwei gegenläufig drehenden Turbinen sorgen bereits bei niedrigsten Drehzahlen für höchste Drehmomentwerte. Ein konstruktives Highlight und Alleinstellungsmerkmal des V8 ist die adaptive Zylindersteuerung. Das System macht den Achtzylinder im Teillastbereich temporär und unmerklich zum Vierzylinder. Folge: ein je nach Leistungsanforderung in den Vierzylinder-Phasen um bis zu 30 Prozent reduzierter Verbrauch. Gesteuert wird das Ab- und wieder Zuschalten der Zylinder über Vario-Cam Plus mittels eines zweistufigen Schiebenockensystems. Dabei wird der Ventiltrieb der Zylinder zwei, drei, fünf und acht je nach Bedarf ab- oder wieder zugeschaltet. Aktiviert wird die Zylinderabschaltung in einem Drehzahlbereich von 950 bis 3.500/min und bis zu einer Drehmomentgrenze von 250 Nm.

Der stärkste bislang von Porsche in einem Serienmodell eingesetzte Selbstzünder im Panamera 4S Diesel Sport Turismo entwickelt zwischen 3.500 und 5.000/min eine Leistung von 310 kW (422 PS). Das maximale Drehmoment von 850 Nm steht in einem Drehzahlbereich von 1.000

bis 3.250/min zur Verfügung. Die hohe Leistung und das außergewöhnlich kraftvolle Drehmoment schöpft der V8-Motor aus einem Hubraum von 3.956 cm³. Die Hochdruck-Direkteinspritzung erfolgt über ein Common-Rail-System mit einem maximalen Druck von 2.500 bar. Der Turbodiesel verbraucht kombiniert 6,8 bis 6,7 l/100 km.

Der 4S Diesel besitzt gleichfalls eine Biturbo-Aufladung im Central Turbo Layout. Anders als die Benziner, ist der Common-Rail-Motor indes mit einer Registeraufladung ausgerüstet. Sie ermöglicht es, den Achtzylinder je nach Betriebszustand als Biturbo oder 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. Schon mit diesem einen Turbolader erreicht der V8-Diesel ab 1.000/min sein volles Drehmoment. Erst bei höheren Drehzahlen wird der zweite Lader aktiv, um das volle Leistungspotenzial abzurufen. Beide Lader besitzen eine variable Turbinengeometrie (VTG).

Serienmäßiges Porsche-Achtgang-PDK

Alle Panamera der zweiten Generation und damit auch die Sport Turismo-Modelle besitzen ein Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit acht Vorwärts-gängen. Generell ermöglicht das Achtgang-PDK eine sehr große Spreizung der Übersetzungen und so – bei bestem Komfort und höchster Agilität – eine weitere Redu-zierung des Kraftstoffverbrauchs, da siebter und achter Gang als drehzahlenkende Overdrive-Stufen ausgelegt sind. Jeder Panamera erreicht seine Höchstgeschwindigkeit deshalb im sechsten Gang. Wie alle Doppelkupplungsgetriebe, so schaltet auch das Achtgang-PDK ohne Zugkraftunterbrechung, da die nächste Übersetzungsstufe quasi in Standby schon darauf wartet, in Sekundenbruchteilen aktiv zu werden.

Aktiver Allradantrieb mit elektronisch geregelter Lamellenkupplung

Alle Panamera Sport Turismo bringen ihre Leistung serienmäßig über das Porsche Traction Management (PTM) auf die Straße – einem aktiven Allradantrieb mit elektronisch geregelter und kennfeldgesteuerter Lamellenkupplung. Abgestimmt auf die jeweilige Fahrsituation verteilt die Lamellenkupplung die Kraft des Motors stets optimal zwischen Vorder- und Hinterachse. Die

PTM-Sensoren kontrollieren dazu permanent die Raddrehzahlen, die Längs- und Querschleunigung des Wagens und den Lenkwinkel. Das PTM optimiert die Performance sowohl auf trockener Strecke als auch bei Nässe und Schnee.

Assistenzsysteme

Innovative Systeme für mehr Sicherheit und Komfort

Im neuen Panamera Sport Turismo kommt ein breites Spektrum serienmäßiger und optionaler Assistenzsysteme zum Einsatz. Zu den wichtigsten Sicherheitssystemen gehört dabei der optionale Nachtsichtassistent. Er nutzt eine Wärmebildkamera, die Menschen und größere Tiere erkennt und als Warnhinweis farblich markiert im Cockpit anzeigt. Besonders weit vorausschauend ist das Komfortsystem Porsche InnoDrive inklusive Abstandsregeltempomat: Basierend auf dreidimensionalen, hoch aufgelösten Navigationsdaten werden für die vorausliegenden drei Kilometer stets die optimalen Beschleunigungs- und Verzögerungswerte sowie Gang- und Segelvorgaben errechnet und aktiviert. Dabei berücksichtigt der elektronische Co-Pilot Kurven, Steigungen und zulässige Geschwindigkeiten. Andere Fahrzeuge und Tempolimits werden von der Radar- und Video-Sensorik erfasst und in die Regelung einbezogen.

Der Nachtsichtassistent kann kritische Situationen im Vorfeld entschärfen

Optional an Bord ist der Nachtsichtassistent. Eine Wärmebildkamera in der Frontpartie registriert die Infrarotstrahlung, die jedes lebende Objekt abgibt. Über ein Steuergerät wird daraus ein sogenanntes Wärmedifferenzbild errechnet und in das rechte Display („Car & Info“) des Porsche Advanced Cockpit eingespeist. Es ist ein Schwarzweißbild. Sobald die Wärmebildkamera Personen oder Tiere registriert, werden sie deutlich erkennbar gelb markiert. Der Fahrer nimmt diese farblichen Veränderungen intuitiv wahr und ist vorgewarnt.

Wird die Situation als Gefahr eingestuft, wechselt die Markierung von Gelb auf Rot. Parallel erscheint jetzt im Anzeigeelement „Speed & Assist“ (links vom Drehzahlmesser) ein Symbol mit einer „Fußgängerwarnung“ oder „Tierwarnung“. Das System ist also in der Lage, zwischen Mensch und Tier zu differenzieren. Das ist wichtig, weil insbesondere Wildtiere unberechenbar sind. Zugleich folgt eine akustische Warnung. Wurde der Sport Turismo mit den auf Wunsch erhältlichen LED-Matrix-Scheinwerfern ausgestattet (PDLS Plus), werden Fußgänger, die als gefährdet eingestuft wurden, über die Matrix-Beam-Funktion der Scheinwerfer dreimal kurz angeblitzt (Fußgänger nehmen diese Markierungslichtfunktion kaum wahr). So sind sie für den

Fahrer während des Brems- oder Ausweichmanövers deutlich besser erkennbar. Für den Fahrer nicht spürbar, werden darüber hinaus die Bremsen vorkonditioniert, um den Porsche schnellstmöglich verzögern zu können.

Aktiv ist der Nachtsichtassistent bis zu einer Geschwindigkeit von 250 km/h. Deaktiviert wird in Stadtgebieten automatisch die „Tierwarnung“, um Fehlmeldungen – etwa durch angeleinte Hunde – zu vermeiden. Technische Wärmequellen, wie zum Beispiel der Motor eines gerade abgestellten Motorrades, lassen den Nachtsichtassistent indes kalt.

Porsche InnoDrive inklusive Abstandsregeltempomat schaut voraus

Besonders weit vorausschauen tut Porsche InnoDrive inklusive Abstandsregeltempomat: Basierend auf den Navigationsdaten werden für die nächsten drei Kilometer die optimalen Beschleunigungs- und Verzögerungswerte errechnet und über den Motor und das Achtgang-PDK sowie die Bremsanlage aktiviert. Dabei berücksichtigt der elektronische Co-Pilot Kurven, Steigungen und zulässige Geschwindigkeiten automatisch. Das aktuelle Verkehrsgeschehen wird durch eine Radar- und Video-Sensorik erfasst und die Regelung entsprechend angepasst. Das von Porsche in Eigenregie entwickelte InnoDrive verbessert die Effizienz. Denn Fahrzeugfunktionen wie das Segeln, die Schubabschaltung, die Zylinderabschaltung (Panamera Turbo Sport Turismo) und Bremsengriffe werden auf Grundlage der prädiktiven Navigationsdaten verbrauchseffizienter als je zuvor gesteuert.

Darüber hinaus bietet Porsche InnoDrive klare Komfort- und Dynamikvorteile beim Fahren mit Abstandsregeltempomat: Selbst Kreisverkehre erkennt das System und passt die Geschwindigkeit daraufhin selbstständig an die vorausliegenden Gegebenheiten an. Wird der „Sport“ Modus aktiviert, wechselt auch InnoDrive in ein dynamisches Kennfeld. Wie bei der klassischen Abstandsregelung registriert die Radar-Video-Sensorik natürlich auch den Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen und passt ihn permanent an.

Abstandsregeltempomat erhöht Komfort und Sicherheit auf der Autobahn

Mit der Einführung des aktuellen Panamera Mitte letzten Jahres wurden auch der Funktionsumfang und die Eigenschaften des Abstandsregeltempomats klassischer Provenienz verbessert: Statt nur eines Radarsensors (üblicherweise in der Frontpartiemitte integriert), kommen davon im Panamera der zweiten Generation zwei zum Einsatz; sie sind links und rechts im Stoßfänger integriert. Darüber hinaus bezieht der Abstandsregeltempomat auch die Kamera-Sensorik in die Regelung mit ein. Durch diese Systemerweiterung wird der Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen zuverlässiger überwacht; zusätzlich werden quer einscherende Fahrzeuge von der Nachbarspur deutlich früher erkannt. Falls nötig bremst das System bis zum Stillstand ab. Dank einer Stop-and-Go-Funktion fährt der Panamera zudem selbstständig wieder an. Dauert der Stillstand länger als drei Sekunden, reicht ein kurzes Antippen des Gaspedals oder eine Wiederaufnahme per Lenkstockhebel, um Anzufahren. Aktiv ist die automatische Distanzregelung in einem Bereich von 30 bis 210 km/h. Soweit möglich, nutzt das System zudem die Segelfunktion (Motor im Leerlauf, Kupplungen offen), um den Verbrauch weiter zu senken.

Spurwechselassistent bringt ein deutliches Plus an Sicherheit

Der Spurwechselassistent erkennt über zwei Radarsensoren im hinteren Stoßfänger den Abstand und die Geschwindigkeit von Fahrzeugen, die sich von hinten auf der Nachbarspur nähern. Werden beide Faktoren als kritisch eingeschätzt, erfolgt eine optische Warnung im jeweiligen Seitenspiegel. Die Gefahr, einen anderen Wagen im sogenannten toten Winkel zu übersehen, sinkt dadurch deutlich. Registriert werden Fahrzeuge mit einem Abstand von bis zu 70 Metern; aktiviert werden kann das System in einem Geschwindigkeitsbereich von 15 bis 250 km/h.

Spurhalteassistent inklusive Verkehrszeichenerkennung

Der Spurhalteassistent soll die Gefahr reduzieren, unbeabsichtigt die eigene Fahrspur zu verlassen – eine der häufigsten Unfallursachen auf Landstraßen. Das im Panamera Sport Turismo realisierte System erkennt die Fahrbahnmarkierungen über eine Kamera in der Windschutzscheibe und arbeitet in einem Geschwindigkeitsbereich von 65 bis 250 km/h. Sobald der Fahrer ohne das Setzen des Blinkers seine Spur verlässt, steuert der Wagen über die elektromechanische

Lenkung automatisch gegen. Auf Wunsch kann über das PCM eine akustische und optische Warnung im Kombiinstrument aktiviert werden. Ein Bestandteil des Systems ist die Verkehrszeichenerkennung; sie nutzt dieselbe Kamera wie der Spurhalteassistent.

Fahrwerk und Fahrwerksysteme

Große Spreizung zwischen Performance und Komfort

Analog zum Gesamtkonzept des Panamera Sport Turismo vereint auch das Fahrwerk den Reisekomfort einer Luxuslimousine mit der Performance eines Sportwagens. Dafür sorgt als Ergänzung zum souveränen Grundlayout eine Vielzahl innovativer Fahrwerksysteme: Mit Hilfe der Hinterachslenkung bringt Porsche die Lenkpräzision und das Handling von Sportwagen in die Luxusklasse. Zur weiteren Flotte der Fahrwerksysteme gehören eine adaptive Luftfederung mit Dreikammer-Technologie inklusive elektronischer Dämpferregelung PASM (Porsche Aktive Suspension Management), das Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) inklusive Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) sowie die elektromechanische Lenkung. Darüber hinaus analysiert und synchronisiert der integrierte Fahrwerkregler Porsche 4D-Chassis-Control alle Fahrwerksysteme in Echtzeit und optimiert so das Fahrverhalten des Panamera Sport Turismo.

Im Vergleich zur Sportlimousine bietet der neue Panamera Sport Turismo eine nochmal höhere Zuladung. Dementsprechend hat Porsche das Bremssystem des neuen Modells angepasst und die Durchmesser der Bremsscheiben bei allen Versionen vergrößert. Vorn liegt der Durchmesser bei 390 Millimeter, hinten sind es 365 Millimeter. Im Fall des Panamera Turbo Sport Turismo sind es 410 (vorne) und 380 Millimeter (hinten). Auf Wunsch ist der Sport Turismo analog zur Sportlimousine zudem mit der rennstreckenerprobten Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) erhältlich. In diesem Fall beträgt der Durchmesser der rund 50 Prozent leichteren und extrem standfesten Scheiben 420 Millimeter (vorne) und 410 (hinten).

Ausgewogen abgestimmtes Achskonzept als Basis

Vorne setzt Porsche im Panamera Sport Turismo eine Doppelquerlenkerachse mit geschmiedeten Aluminium-Querlenkern und hohlgegossenen Aluminium-Leichtbau-Schwenklagern ein. Die Achs- und Elastokinematik sorgt für eine optimale Agilität und Präzision bei gleichzeitig hohem Fahrkomfort. Zur weiteren Steigerung des Komforts kommt am unteren Querlenker ein großvolumiges, hydraulisch gedämpftes Elastomerlager zum Einsatz. Darüber hinaus ermöglicht die Stabilisator-Anbindung am Schwenklager den Einsatz komfortoptimierter Einrohr-Dämpfer. Ein starr verschraubter Aluminium-Hilfsrahmen stellt in Kombination mit der elektromechanischen

Lenkung hervorragende fahrdynamische Eigenschaften und ein agiles Fahrverhalten sicher. An der Hinterachse kommt eine Leichtbau-Mehrlenker-Achse mit geschmiedeten oberen Aluminium-Querlenkern und hohlgegossenen unteren Aluminium-Querlenkern zum Einsatz. Auch hier sorgt die optimierte Achs- und Elastokinematik für höchste Agilität und Präzision bei sehr gutem Fahrkomfort. Die Kinematik ermöglicht zudem die Integration der Hinterachslenkung und des elektromechanischen PDCC Sport sowie der adaptiven Luftfederung.

Hinterachslenkung macht den Sport Turismo handlich wie einen Kompaktwagen

Porsche bietet für den Panamera Sport Turismo optional eine Hinterachslenkung an. Bei niedrigen Geschwindigkeiten bis etwa 50 km/h lenken die Hinterräder – variabel über die Fahrgeschwindigkeit – entgegengesetzt zu den Vorderrädern bis zu einem maximalen Lenkeinschlag von 2,8 Grad ein. Man spricht hier von einer virtuellen Radstandsverkürzung. Die Vorteile: ein dynamischeres Einlenkverhalten in Kurven sowie ein deutlich erleichtertes Rangieren und Parken auf engstem Raum. Bei Geschwindigkeiten oberhalb von rund 50 km/h lenken die Hinterräder wiederum in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit gleichsinnig zur Vorderachse ein. Die Folge: eine virtuelle Radstandverlängerung und damit eine nochmals erhöhte Fahrstabilität, etwa bei Spurwechseln auf der Autobahn. Generell optimiert die Hinterachslenkung des Panamera damit die aktive Sicherheit und die Fahrdynamik sowie durch den reduzierten Lenkwinkelbedarf bei niedrigen Geschwindigkeiten auch den Komfort. Der Einsatz der Hinterachslenkung erlaubt zudem eine deutlich direktere Lenkübersetzung an der Vorderachse.

Integrierter Fahrwerkregler Porsche 4D-Chassis Control

Porsche hat für das Fahrwerk ein zentral vernetztes Steuersystem entwickelt: die 4D-Chassis Control. Bisher arbeiteten die Fahrwerksysteme weitgehend autark voneinander, nutzten ihre eigenen Sensoren und reagierten auf die anderen Systeme. Porsche 4D-Chassis-Control analysiert zentral die aktuelle Fahrsituation in allen drei Dimensionen (Längs-, Quer- und Vertikalbeschleunigung), berechnet daraus optimale Informationen zum Fahrzustand und stellt sie einheitlich und in Echtzeit allen Fahrwerksystemen zur Verfügung – eine vierte Dimension der Fahrwerksteuerung. Dadurch agieren die Systeme integriert auf die bevorstehende Fahrsituation.

Porsche Active Suspension Management (PASM)

Das serienmäßige Porsche Active Suspension Management (PASM) ist eine elektronische Stoßdämpferregelung. Es reagiert auf den Fahrbahnzustand und die Fahrweise und regelt davon abhängig kontinuierlich die Dämpfung für jedes einzelne Rad. Generell stehen drei Fahrmodi zur Wahl: „Normal“, „Sport“ oder „Sport Plus“. Und so funktioniert das PASM: Sensoren erfassen die Karosseriebewegungen, wie sie beim starken Beschleunigen, Bremsen, schneller Kurvenfahrt oder auf unebenen Fahrbahnen auftreten. Die ermittelten Daten schickt das PASM an die Porsche 4D-Chassis Control. Die neue Kommandozentrale berechnet den aktuellen Fahrzustand und regelt je nach Modus die Dämpferhärte des PASM. Darauf abgestimmt sind dank 4D-Chassis Control auch die Regelparameter der anderen elektronischen Fahrwerksysteme. Das spürbare Ergebnis: ein Plus an Fahrstabilität, Performance und Komfort. In Verbindung mit der adaptiven Luftfederung ist das Potenzial des PASM noch größer: Da sich in diesem Fall sowohl die Dämpferkennlinien als auch die Federraten variieren und kombinieren lassen, ergibt sich eine noch größere Spreizung zwischen Sportlichkeit und Komfort.

Adaptive Luftfederung inklusive PASM

Vier von fünf Versionen des neuen Panamera Sport Turismo werden serienmäßig mit einer Dreikammer-Luftfederung angeboten; für den Panamera 4 Sport Turismo steht die Luftfederung optional zur Verfügung. Vor allem im Hinblick auf das realisierte Komfortniveau setzt die adaptive Luftfederung Maßstäbe. Sie wurde gegenüber der Luftfederung der ersten Panamera-Generation signifikant weiterentwickelt. Das aktuelle System besitzt drei statt zwei schaltbare Luftkammern pro Federbein und ein rund 60 Prozent höheres Luftvolumen. Dies ermöglicht ein deutlich größeres Spektrum der Federraten. So kann das Fahrwerk auf eine niedrige Grundfederrate und damit komfortabler eingestellt werden, da die Federrate im Bruchteil einer Sekunde elektronisch angepasst wird, sobald das erforderlich ist – etwa beim Beschleunigen und Bremsen oder um Wankbewegungen zu reduzieren.

Darüber hinaus bietet die Luftfederung die bekannten Vorteile der Niveauregulierung. Neben dem Normalniveau stehen hier ein Lift- und ein Tiefniveau zur Verfügung. Das Liftniveau hebt das Fahrwerk um 20 Millimeter an, um zum Beispiel in Tiefgarageneinfahrten ein Aufsetzen

des Frontspoilers zu verhindern. Beim Aktivieren des Tiefniveaus wird die Vorderachse um 28 Millimeter und die Hinterachse um 20 Millimeter abgesenkt, um die Straßenlage bei hohen Geschwindigkeiten zu perfektionieren und die Aerodynamik zu verbessern.

Aktive Wankstabilisierung PDCC Sport inklusive PTV Plus

Das Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) optimiert im Panamera Sport Turismo durch die Integration elektromechanischer Stabilisatoren die Fahrdynamik. Das System regelt deutlich schneller als Systeme mit hydraulischen Aktuatoren und versteift die Stabilisatoren, um Wankbewegungen der Karosserie zu verhindern. Diese aktive Wankstabilisierung schlägt im Panamera eine Brücke zu Sportwagen vom Kaliber des 911.

Porsche kombiniert PDCC Sport im Panamera mit dem Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus). Die elektronisch gesteuerte Hinterachs-Differenzialsperre des PTV Plus sorgt für eine variable Antriebsmomentenverteilung zwischen den Hinterrädern, während radselektive Bremsengriffe ein zusätzliches Lenkmoment an der Hinterachse erzeugen. Folge: ein noch agileres Einlenkverhalten. Zudem sorgt PTV Plus beim Herausbeschleunigen aus Kurven durch das gezielte Sperren des Differenzials für ein spürbares Plus an Traktion. Die Kombination beider Technologien – PDCC Sport und PTV Plus – hebt den Panamera fahrdynamisch innerhalb der großen Limousinen in eine eigene Klasse.

Serienausstattung

Vier von fünf Leistungsstufen mit serienmäßiger Luftfederung

Porsche bietet seine Modelle traditionell nicht in klassischen Ausstattungsversionen an. Die Umfänge der Serienausstattung und die spezifische Individualisierung sind vielmehr an die jeweilige Motorisierung gekoppelt. Ein Beispiel dafür ist die Dreikammer-Luftfederung; sie gehört für den 4 E-Hybrid, die 4S-Modelle und den Turbo zur Serienausstattung; im Fall des Panamera 4 Sport Turismo ist sie ein optionales Feature. Von außen sind die Leistungsstufen des neuen Panamera Sport Turismo recht einfach zu erkennen – zumindest bei Fahrzeugen in der motorspezifischen Grundausstattung.

Exterieur: Räder, Endrohre und Anbauteile weisen auf die Leistung hin

Im Exterieur unterscheiden sich die Motorversionen des Panamera Sport Turismo unter anderem im Bereich der Räder und Bremsen, der Abgas-Endrohre sowie der Karosserie-Applikationen und Zierleisten voneinander. Weitere Erkennungsmerkmale sind selbstverständlich die jeweiligen Modellbezeichnungen, insofern der betreffende Sport Turismo damit bestellt wurde.

Räder und Bremsen: Serienmäßig werden der Panamera 4 Sport Turismo und 4 E-Hybrid Sport Turismo mit 19-Zoll-Rädern ausgeliefert (Design „Panamera“). Die Bremssättel des Benziners sind schwarz gehalten, die der Hybridversion in Acidgreen lackiert. Die 4S-Modelle verlassen ebenfalls mit 19-Zoll-Felgen das Werk (Design „Panamera S“). Parallel zum eigenständigen Felgendesign sind die 4S-Modell zudem an Bremssätteln in Titangrau zu erkennen. Im Fall des Turbo Sport Turismo sind serienmäßig 20-Zoll-Räder (Design „Panamera Turbo“) und rote Bremssättel montiert.

Endrohre: Die in gebürstetem Edelstahl ausgeführten Endrohre der Abgasanlagen geben im Heckbereich Auskunft über die Motorisierung. Den Panamera 4 Sport Turismo und 4 E-Hybrid Sport Turismo kennzeichnet links und rechts jeweils ein Endrohr; bei den 4S-Modellen sind es runde Doppelendrohre. Der Panamera Turbo Sport Turismo schließlich gibt sich an eckigen, spezifisch designten Doppelendrohren zu erkennen.

Applikationen und Zierleisten: 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 im hochglänzenden Schwarz ausgeführt; beim Panamera Turbo Sport Turismo sind sie indes in Wagenfarbe lackiert. An schwarz lackierten Seitenscheibenleisten sind der 4 Sport Turismo und der 4 E-Hybrid Sport Turismo zu erkennen. Die 4S-Modelle und der Turbo weisen hingegen Seitenscheibenleisten in Silber (Hochglanz) auf.

Darüber hinaus besitzen alle Panamera Sport Turismo LED-Hauptscheinwerfer (im Turbo inklusive Porsche Dynamik Light System / PDLs), Vierpunkt-LED-Tagfahrlicht, dreidimensionale LED-Rückleuchten mit integrierten Vierpunkt-Bremsleuchten und Leuchtenband, einen Fahrlichtassistenten inklusive Heimleuchtautomatik sowie eine Umfeldbeleuchtung in den Spiegelgehäusen.

Exterieur-Funktionsausstattung: Heckklappe öffnet und schließt stets elektrisch

Funktionsseitig gehören unter anderem der Regensensor für die Scheibenwischer vorn, elektrisch anklappbare und automatisch abblendende Außenspiegel sowie die elektrisch öffnende und schließende Heckklappe zur Serienausstattung. Heck- und Frontpartie werden zudem durch den ParkAssistent geschützt; er warnt optisch und akustisch vor Hindernissen beim Ein- und Ausparken. Den Weg in den oder aus dem Innenraum vereinfacht indes ein praktisches Detail: die stufenlose Türfeststellung. Anders als üblich, rastet die Tür nicht in definierten Punkten ein, sondern wird stufenlos genau in dem Winkel arretiert, in dem sie auch geöffnet wurde – ein wirksames Mittel gegen Parkschäden.

Sicherheitsausstattung: acht Airbags und aktive Motorhaube

Parallel zur crash-optimierten Karosserie ist es die Allianz zusätzlicher passiver Sicherheitssysteme, die beim Panamera Sport Turismo ein Höchstmaß an Schutz gewährleistet. Das Porsche Side Impact Protection System bietet seitlich ein Sicherheitsplus. Es besteht aus Seitenaufprallschutz-Elementen in den Türen und Thorax-Airbags, die in die Seitenwangen der Vordersitze integriert sind.

Vervollständigt wird das seitliche Schutzsystem durch Curtain-Airbags als Abdeckung über den kompletten Dachrahmen und die Seitenverglasung. Vorne stehen die klassischen Fullsize-Airbags und je ein Knie-Airbag für Fahrer und Beifahrer zur Verfügung. In der Summe besitzt der Panamera Sport Turismo damit acht serienmäßige Airbags (als Sonderausstattung werden zudem hinten Seiten-Airbags angeboten). ISOFIX-Aufnahmen im Fond sorgen für eine feste Verankerung entsprechender Kindersitze (optional auch am Beifahrersitz). Fußgänger werden durch eine aktive Motorhaube geschützt.

Interieur: Leder, Advanced Cockpit und Connect Plus serienmäßig

Der Panamera 4 Sport Turismo, der 4 E-Hybrid Sport Turismo und die 4S-Modelle werden serienmäßig mit Teilledersitzen ausgeliefert, der Panamera Turbo Sport Turismo verlässt mit einer Volllederausstattung das Werk.

Serienmäßig ist das Porsche Advanced Cockpit mit berührungssensitiven Panels (Direct Touch Control, unter anderem für die Klimafunktionen) und individuell konfigurierbaren Displays bestückt. Zwei sieben Zoll große Displays und ein analoger Drehzahlmesser bilden das interaktive Cockpit. Ein 12,3-Zoll-Touchdisplay in der Mittelkonsole fungiert als zentrales Bedien- und Anzeigeelement des Porsche Communication Management (PCM). Ebenfalls serienmäßig: das Multifunktionslenkrad. Die Panels, das interaktive Cockpit, das PCM und das Multifunktionslenkrad verschmelzen zum neuen Porsche Advanced Cockpit. Serienmäßig in den Funktionsumfang des PCM integriert ist das Porsche Vehicle Tracking System (PVTs). Sollte der Panamera gestohlen werden, lässt sich der Wagen über PVTs orten; bei einem Diebstahl setzt der Porsche automatisch eine entsprechende Meldung an eine Alarmzentrale ab.

Zu den weiteren Interieur-Serienfeatures gehören die neue 2+1-Sitzanlage im Fond, ein schlüsselloses Startsystem, der selbstabblendende Innenspiegel, eine Zweizonen-Klimaautomatik, der Tempomat und eine Sitzheizung vorn (4S-Modelle) beziehungsweise vorn und hinten (Turbo). Die vorderen Sitze bieten eine elektrische Achtwege-Einstellung für Höhen- und Längseinstellungen sowie Sitz- und Lehnenneigung. Im Turbo kommt eine 14-Wege-Sitzeinstellung zum Einsatz; sie bietet zudem eine Sitzkissentiefeneinstellung, eine Vierwege-Lordose und eine Memory-Funktion (auch für Lenksäule, Außenspiegel und weitere Fahrzeugeinstellungen).

Sonderausstattung

Umfangreiche Individualisierungsmöglichkeiten

Über die Individualangebote und die Exclusive-Ausstattung kann der Panamera Sport Turismo nahezu grenzenlos an den ganz persönlichen Geschmack angepasst werden. Diese hochgradige Individualisierung auf Manufakturniveau ist seit vielen Jahrzehnten ein besonders exklusiver Porsche-Service. Via Exclusive-Programm können die Kunden beispielsweise rein theoretisch jede erdenkliche Außenfarbe wählen. Das in der Folge dargestellte Individualisierungsangebot hält indes vorkonfigurierte Farben, Dekore, Leder und Ausstattungsfeatures bereit.

16 Außenfarben, zwölf Interieur-Farbwelten, sechs Pakete

Die 16 Außenfarben setzen sich aus den zwei Serienlackierungen Schwarz und Weiß, den vier Sonderfarben Karminrot, GT-Silbermetallic, Amethystmetallic und Kreide sowie acht weiteren Metallic-Tönen zusammen: Carraraweiß, Tiefschwarz, Vulkangrau, Rhodiumsilber, Saphirblau, Nachtblau, Achatgrau und Mahagoni.

Die Exterieur-Lackierungen treffen auf zwölf verschiedene Interieur-Farb- und Lederwelten. Es sind die vier Uni-Töne Schwarz und Achatgrau (Serie), Marsala und Sattelbraun (Serie im Turbo) sowie sechs die Bi-Color-Ausstattungen Schwarz/Bordeauxrot, Marsala/Crema, Schwarz/Kreide, Sattelbraun/Luxorbeige, Schwarz/Sattelbraun und Schwarz/Luxorbeige. Hinzu kommen die zwei Clubleder-Farben Trüffelbraun und Cohibabraun.

Die Basis für die weitere Interieur-Individualisierung bilden sechs Pakete: das „Interieur-Paket schwarz“, das „Interieur-Paket lackiert“, das „Interieur-Paket Leder“, das „Interieur Aluminium“, das „Interieur Carbon“ und das „Interieur Holz“. In jeder beliebigen Serien- oder Sonderfarbe lackiert oder mit Leder verkleidet respektive in Carbon, Aluminium oder Holz ausgeführt sind dabei unter anderem die Dekorblenden der Schalttafel und Türen sowie ein Dekorelement in der Mittelkonsole. Das Holz steht in „Nussbaum-Wurzel dunkel“, „Birke anthrazit“, „Amber“ oder „Paldao“ zur Wahl. Darüber hinaus kann das Multifunktionslenkrad in Leder/Carbon oder Leder/Holz bestellt werden; in beiden Fällen ist das Lenkrad mit einer Heizung ausgestattet. Der Dachhimmel, die Sonnenblenden und Dachsäulen können in Alcantara bestellt werden.

Wichtige weitere Details der Sonderausstattung im alphabetischen Überblick (Auszug):

Motor

- Sport Chrono-Paket (Serie 4 E-Hybrid)
- Sportabgasanlage
- Sportendrohre
- 90-Liter-Kraftstofftank (Serie Turbo)

Fahrwerk

- Servolenkung Plus
- Adaptive Luftfederung inkl. Porsche Active Suspension Management (PASM)
(Serie 4 E-Hybrid, 4S-Modelle, Turbo)
- Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) inklusive Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)
- Hinterachslenkung inklusive Servolenkung Plus

Bremsanlage

- Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Räder

- 19-Zoll Panamera-Räder (Serie 4 und 4 E-Hybrid)
- 19-Zoll Panamera S-Räder (Serie 4S-Modelle)
- 20-Zoll Panamera Turbo-Räder (Serie Turbo)
- 20-Zoll Panamera Design-Räder
- 21-Zoll 911 Turbo Design-Räder
- 21-Zoll Exclusive Design-Räder
- 21-Zoll Panamera SportDesign-Räder

Exterieur

- Metallic-Lackierung (Serie Turbo)
- Sonderfarben
- Individuallackierung
- Seitenscheibenleisten in Silber (Hochglanz) (Serie 4S-Modelle, Turbo)

- Seitenscheibenleisten in Schwarz (Hochglanz)
- SportDesign-Paket
- SportDesign-Paket lackiert in Schwarz (Hochglanz)
- SportDesign-Schwellerverkleidungen
- Luftauslassblenden lackiert (Serie Turbo)
- Luftauslassblenden lackiert in Schwarz (Hochglanz) (Serie 4, 4 E-Hybrid, 4S-Modelle)
- Türöffner lackiert in Schwarz (Hochglanz)
- Elektrisch ausklappbare Anhängenzugvorrichtung

Licht und Sicht

- LED-Hauptscheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System (PDLS) (Serie Turbo)
- LED-Matrix-Hauptscheinwerfer inklusive (PDLS Plus)
- LED-Rückleuchten inklusive Leuchtenband abgedunkelt
- Ambientebeleuchtung
- Außenspiegel automatisch abblendend (Serie 4S-Modelle, Turbo)

Klimatisierung und Verglasung

- Vierzonen-Klimaautomatik
- Panorama Dachsystem
- Privacy-Verglasung
- Geräusch- und Wärmeschutzverglasung
- Geräusch- und Wärmeschutz inklusive Privacy-Verglasung
- Sonnenrollos für Fondseitenfenster elektrisch
- Lenkradheizung
- Standheizung mit Fernbedienung
- Standklimatisierung (Serie 4 E-Hybrid)
- Ionisator (Verbesserung der Luftqualität im Innenraum)

Sitze

- Fahrermemory-Paket
- Komfortsitze vorn (14 Wege, elektrisch) mit Memory-Paket (Serie Turbo)
- Adaptive Sportsitze vorn (18 Wege, elektrisch) mit Memory-Paket
- Komfort-Einzelsitze hinten (8 Wege, elektrisch) mit Memory-Paket
- Sitzheizung (vorn) (Serie 4S-Modelle)

- Sitzheizung (vorn und hinten) (Serie Turbo)
- Sitzbelüftung (vorn)
- Sitzbelüftung (vorn und hinten)
- Massagefunktion (vorn)
- Massagefunktion (vorn und hinten)

Sicherheit

- ISOFIX-Befestigung für Kindersitz auf Beifahrersitz
- Seiten-Airbags im Fond

Komfort- und Assistenzsysteme

- ParkAssistent inklusive Rückfahrkamera
- ParkAssistent inklusive Surround View
- Spurwechselassistent
- Spurhalteassistent inklusive Verkehrszeichenerkennung
- Abstandsregeltempomat
- Porsche InnoDrive inklusive Abstandsregeltempomat
- Nachtsichtassistent
- Komfortzugang (Öffnen und Schließen ohne aktive Schlüsselnutzung) (Serie Turbo)
- Soft-Close-Türen
- HomeLink® (Garagentoröffner)

Audio und Kommunikation

- BOSE® Surround Sound-System (Serie Turbo)
- Burmester® 3D High-End Surround Sound-System
- CD-/DVD-Wechsler, sechsfach
- Digitalradio
- Porsche Rear Seat Entertainment

Gepäckraum und Ablagen

- Laderaum-Management
- 230-Volt-Steckdose im Laderaum
- Ablagepaket (Wahlweise ohne Aufpreis)
- Skisack

Verbrauchsinformationen

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

Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo: Kraftstoffverbrauch kombiniert 2,6 l/100 km; CO₂-Emissionen 59 g/km; Stromverbrauch 15,9 kWh/100 km

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

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

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