



PORSCHE



Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo

Pressemappe

Inhalt

Kraftstoffverbrauch und Emissionen	3
Highlights	
Dreiklang aus Performance, Effizienz und Alltagsnutzen	4
Kurzfassung	
Panamera Turbo S E-Hybrid krönt die Sport Turismo-Reihe	6
Plug-in-Hybrid- und Allradantrieb	
Höchste Stufe der Hybrid-Performance	9
Innenraumkonzept und Konnektivität	
Hohe Alltagstauglichkeit und Variabilität	12
Assistenz- und Komfortsysteme	
Vernetzte Intelligenz	15
Fahrwerk und Fahrwerksysteme	
Große Spreizung zwischen Performance und Komfort	16
Exterieur	
Neue Formensprache für die Luxusklasse	19
Serienausstattung	
Innovative Fahrwerksysteme ab Werk	22

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo: Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,0 l/100 km;
Stromverbrauch 17,6 kWh/100 km; CO₂-Emissionen 69 g/km

Highlights

Dreiklang aus Performance, Effizienz und Alltagsnutzen

Neues Flaggschiff der Modellreihe.

Der 500 kW (680 PS) starke Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo übernimmt mit der Kraft von zwei Motoren die Spitzenposition in der Sport Turismo-Modellreihe.

Beschleunigung wie ein 911.

Der Plug-in-Hybridantrieb entwickelt 850 Nm Drehmoment und beschleunigt den Sport Turismo in 3,4 Sekunden auf 100 km/h.

918 Spyder als Vorbild.

Die Boost-Strategie wurde vom Supersportwagen 918 Spyder adaptiert; der Elektroantrieb sorgt nicht nur für Energieeffizienz, sondern auch für zusätzlichen Schub.

Nachhaltiger Energieeinsatz.

Der Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo verbraucht im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) 3,0 l/100 km Kraftstoff und 17,6 kWh/100 km Strom.

Lokal emissionsfrei.

Dank einer rein elektrischen Reichweite von bis zu 49 Kilometern (nach NEFZ) ist der Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo lokal emissionsfrei unterwegs.

Umfangreiche Ausstattung.

Das Spitzenmodell kommt mit erweiterter Serienausstattung inklusive Luftfederung, Keramikbremsen, 21-Zoll-Rädern, eines aktiven Fahrwerks und Bose®-Soundsystem.

Avantgardistisches Design.

Der Panamera Sport Turismo wurde ab der B-Säule komplett eigenständig gestaltet und empfiehlt sich als variabel nutzbare Alternative zu den Limousinen der Luxusklasse.

4+1-Sitzkonzept.

Der Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo wird serienmäßig mit dreisitziger Rückbank (2+1-Konzept) ausgeliefert. Zwei Einzelsitze im Fond sind auf Wunsch verfügbar.

Kurzfassung

Panamera Turbo S E-Hybrid krönt die Sport Turismo-Reihe

Porsche verbindet einzigartiges Design und hohen Nutzwert mit außergewöhnlicher Performance und maximaler Effizienz: Auch die Modellreihe des Panamera Sport Turismo wird jetzt von einem leistungsstarken Plug-in-Hybridantrieb gekrönt. Beim neuen Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo kombiniert Porsche einen kraftvollen Vierliter-V8-Motor (404 kW/550 PS) mit einem nahezu lautlosen Elektromotor (100 kW/136 PS). Daraus ergibt sich eine Systemleistung von 500 kW (680 PS). Bereits knapp über der Leerlaufdrehzahl steht das maximale Drehmoment von 850 Nm zur Verfügung. Der Plug-in-Hybridantrieb sorgt für eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 3,4 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 310 km/h. Der Durchschnittsverbrauch im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) beträgt 3,0 l/100 km Kraftstoff und 17,6 kWh/100 km Strom. Bis zu 49 Kilometer ist der stärkste Sport Turismo rein elektrisch und somit lokal emissionsfrei unterwegs. Nicht nur der Spagat zwischen Performance und Effizienz macht den Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo in seinem Segment einzigartig, sondern auch sein Raumkonzept: Mit großer Heckklappe, niedriger Ladekante, vergrößertem Gepäckraumvolumen und einer 4+1-Sitzkonfiguration wird das neue Flaggschiff dieser Modellreihe hohen Ansprüchen an die Alltagstauglichkeit gerecht.

3,4 Sekunden für den klassischen Sprint und 310 km/h Höchstgeschwindigkeit

Für außergewöhnliche Performance in Verbindung mit hohem Alltagsnutzen steht bereits der Panamera Turbo Sport Turismo. Bester Beleg dafür ist die Auszeichnung mit dem „Goldenen Lenkrad“, einem der wichtigsten europäischen Automobilpreise, in der Kategorie „Sportwagen“. Nun legt Porsche noch einmal nach: Wie schon bei der Panamera-Sportlimousine steht jetzt auch beim Sport Turismo ein Plug-in-Hybrid an der Spitze der Baureihe und zeigt einmal mehr das große Leistungspotenzial der Hybridtechnologie. Die Boost-Strategie des serienmäßig allradgetriebenen Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo wurde vom Supersportwagen Porsche 918 Spyder adaptiert. Bereits ab 1.400 U/min stellen der V8-Biturbo und die E-Maschine das maximale Systemdrehmoment von 850 Nm zur Verfügung. Die im Hybridmodul verbaute Trennkupplung wird durch einen Electric Clutch Actuator elektromechanisch betätigt. Daraus ergeben sich kurze Reaktionszeiten und ein hohes Maß an Komfort. Für die Kraftübertragung an das serienmäßige,

adaptive Allradssystem, das sogenannte Porsche Traction Management (PTM), sorgt ein schnell schaltendes Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit acht Gängen. Der E-Performance-Antrieb ermöglicht den Sprint von null auf 200 km/h in 11,9 Sekunden. 310 km/h Höchstgeschwindigkeit sind möglich. Dieser Performance steht eine hohe Nachhaltigkeit gegenüber: Bis zu einer Geschwindigkeit von 140 km/h ist der neue Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei unterwegs. Bei normalem Ladestatus der Batterie startet der stärkste Sport Turismo automatisch im elektrischen Modus. Sobald die maximale elektrische Reichweite überschritten ist, aktiviert der Panamera den Hybridmodus. Die Lithium-Ionen-Batterie mit einem Energiegehalt von 14,1 kWh ist je nach Ladegerät und Stromanschluss binnen 2,4 bis sechs Stunden wieder aufgeladen.

Extravagantes Design, adaptiver Dachspoiler und 4+1-Sitzkonzept

Der Turbo S E-Hybrid Sport Turismo bietet alle Innovationen der zweiten Panamera-Generation. Dazu gehören das digitalisierte Porsche Advanced Cockpit, wegweisende Assistenzsysteme wie das Porsche InnoDrive inklusive Abstandsregeltempomat und die optionale Hinterachslenkung. Im Segment des Panamera Sport Turismo einzigartig ist der serienmäßige Dachspoiler. Dessen Anstellwinkel wird abhängig von der Fahrsituation und dem gewählten Fahrmodus in drei Stufen eingestellt und erzeugt auf der Hinterachse einen zusätzlichen Abtrieb von bis zu 50 Kilogramm. Als Systembestandteil der Porsche Active Aerodynamics (PAA) ist das Luftleitelement bis 170 km/h eingefahren und passt sich dabei mit einem Winkel von minus sieben Grad der nach hinten abfallenden Dachlinie an. Ab 170 km/h fährt der Dachspoiler automatisch in die Performance-Stellung und erhöht mit einem Anstellwinkel von plus einem Grad Fahrstabilität und Querdynamik. In den Fahrmodi Sport und Sport Plus schwenkt der Dachspoiler bereits ab einer Geschwindigkeit von 90 km/h in diese Position. Aktiv unterstützend, passt die PAA den Anstellwinkel des Spoilers ab 90 km/h auf plus 26 Grad an, sobald das optionale Panorama-Schiebedach geöffnet wird. Dadurch werden Verwirbelungen kompensiert und Geräusche entsprechend reduziert.

Konzeptionell bietet auch das Spitzenmodell alle Vorteile der neuen Sport Turismo-Reihe, die sich durch das avantgardistische Design ergeben. Die im Vergleich zur Sportlimousine höhere Dachlinie erleichtert hinten das Ein- und Aussteigen und gewährt dort deutlich mehr Kopffreiheit. Die Nutzbarkeit des Gepäckraums profitiert von der weit öffnenden, serienmäßig elektrisch betätigten

Heckklappe und der nur 632 Millimeter niedrigen Ladekante. Wie alle Sport Turismo-Modelle ist der Panamera Turbo S E-Hybrid serienmäßig 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 sind zwei elektrisch einstellbare Einzelsitze für den Fond bestellbar. Bis zur Oberkante der Rücksitze beladen, bietet der Panamera Turbo S E Hybrid Sport Turismo ein Stauvolumen von 425 Litern. Die drei Rücksitzlehnen lassen sich separat oder komplett umklappen (Verhältnis 40:20:40); die Entriegelung vom Gepäckraum aus erfolgt elektrisch. Das Ladevolumen vergrößert sich in diesem Fall auf bis zu 1.295 Liter.

Umfangreiche Serienausstattung inklusive Keramikbremsen

Die Serienausstattung des Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo ist umfangreich: Ab Werk sind beispielsweise die elektrische Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) inklusive der Hinterachs-Quersperre Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), die Hochleistungsbremse Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), 21-Zoll-Leichtmetallräder im 911 Turbo-Design, die Servolenkung Plus, das Sport Chrono-Paket und die Standklimatisierung an Bord. Wie bei allen Panamera Sport Turismo-Modellen ab einer Leistung von 324 kW (440 PS) sorgt auch beim neuen Spitzenmodell die adaptive Dreikammer-Luftfederung inklusive Porsche Active Suspension Management (PASM) für eine breite Spreizung zwischen hoher Fahrdynamik und angenehmem Reisekomfort.

Plug-in-Hybrid- und Allradantrieb

Höchste Stufe der Hybrid-Performance

Nach dem Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo, den ein V6-Biturbomotor und eine E Maschine antreiben, zeigt Porsche mit dem Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo erneut das große Leistungspotenzial der Hybridtechnologie. Beim Topmodell der Modellreihe kombiniert Porsche die 100 kW (136 PS) starke E-Maschine mit einem V8-Biturbomotor, der 404 kW (550 PS) leistet. Arbeiten beide Motoren zusammen, ergeben sich 500 kW (680 PS) Systemleistung und 850 Nm Systemdrehmoment. Die Boost-Strategie des Antriebs folgt der des 918 Spyder: Der Elektroantrieb sorgt dabei nicht nur für eine hohe Energieeffizienz, sondern auch für zusätzlichen Schub – ein elektrischer Zusatzturbo, mit dem Porsche die Positionierung des Panamera als Sportwagen unter den großen Reiselimousinen untermauert.

Electric Clutch Actuator und schnell schaltendes Achtgang-PDK

Zusammengeschaltet werden der E- und der V8-Motor über eine im Porsche-Hybridmodul angeordnete Trennkupplung. Dieser elektromechanisch betätigte Electric Clutch Actuator (ECA) sorgt für kurze Reaktionszeiten und ein hohes Maß an Komfort. Für die Kraftübertragung an das serienmäßige aktive Allradsystem, das Porsche Traction Management (PTM), kommt das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit acht Gängen zum Einsatz. Der Plug-in-Hybridantrieb beschleunigt das neue Spitzenmodell in 3,4 Sekunden auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit erreicht der stärkste Sport Turismo bei 310 km/h.

Flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Batterie

Der Elektromotor wird über eine flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Batterie mit einem Energiegehalt von 14,1 kWh mit Strom versorgt. Binnen sechs Stunden ist die im Heckbereich integrierte Hochvolt-Batterie über einen 230-Volt-Anschluss mit zehn Ampere vollständig geladen. Nutzt der Panamera Sport Turismo alternativ zum serienmäßigen 3,6-kW-Ladegerät den optionalen 7,2-kW-On-Board-Lader und einen 230-Volt-Anschluss mit 32 Ampere, ist die Batterie bereits nach 2,4 Stunden aufgeladen. Via Porsche Communication Management oder die App Porsche Connect (für Smartphone und

Apple® Watch) kann das Laden auch zeitgesteuert gestartet werden. Darüber hinaus ist der Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo mit einer Standklimatisierung ausgestattet, um den Innenraum schon während des Ladens mit der Energie aus dem Stromnetz zu kühlen oder zu heizen.

Start mit „E-Power“ und Energieeffizienzklasse A+ in Deutschland

Der Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo startet standardmäßig im elektrischen Modus „E-Power“. Über eine Distanz von bis zu 49 Kilometern ist der Porsche dabei lokal emissionsfrei unterwegs. Durch das Überwinden eines Druckpunkts im Fahrpedal oder beim Unterschreiten eines Mindestladestands der Batterie wechselt der Panamera in den Modus „Hybrid Auto“ – damit steht die Kraft beider Motoren zur Verfügung. Der Verbrauch im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) für Plug-in-Hybrid-Modelle liegt bei 3,0 l/100 km Superbenzin (analog 69 g/km CO₂) und 17,6 kWh/100 km Strom. Wie effizient der neue Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo die Energie in Vortrieb umsetzt, zeigt stellvertretend die Einstufung in die beste Energieeffizienzklasse in Deutschland: A+.

Modus „Hybrid Auto“ ermöglicht effizientesten Betrieb

Im Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo gehören 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 angewählt. 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“.

E-Power Im Modus „E-Power“ fährt der Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo bis zu 49 Kilometer weit rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei.

Hybrid Auto Komplet neu entwickelt wurde der Modus „Hybrid Auto“. Hier wechselt und kombiniert der Panamera automatisch die Antriebsquellen. Dieser Modus ermöglicht den effizientesten Betrieb.

-
- E-Hold** Das bewusste Halten des aktuellen Ladezustands ermöglicht der Modus „E-Hold“, um etwa am Zielort in einer Umweltzone elektrisch und damit lokal ohne Emissionen fahren zu können.
- E-Charge** Im Modus „E-Charge“ wird die Batterie durch den Achtzylinder geladen; der Benziner generiert dazu eine höhere Leistung, als zum eigentlichen Fahren benötigt wird.
- Sport und Sport Plus** Die höchste Performance des Antriebs steht in den Modi „Sport“ und „Sport Plus“ zur Verfügung. Stets aktiv ist dabei der V8-Biturbo. Im Modus „Sport“ wird die Batterieladung immer auf einem Mindestniveau gehalten, um ausreichende Boost-Reserven bereitzustellen. Im Modus „Sport Plus“ steht die maximale Performance im Vordergrund. Dabei wird die Batterie zugunsten einer maximalen Performance schnellstmöglich nachgeladen.

Innenraumkonzept und Konnektivität

Hohe Alltagstauglichkeit und Variabilität

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 Panamera Sport Turismo unterstreicht das Alleinstellungsmerkmal der Baureihe mit einem noch variabler nutzbaren Fond. Das 2017 vorgestellte Modell verlässt das Porsche-Werk in Leipzig als erster Panamera mit einer dreisitzigen Rückbank. Optional stehen weiterhin zwei Einzelsitze im Fond zur Verfügung. Ohne umgeklappte Rücksitzlehnen liegt das Stauvolumen des neuen Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo bei 425 Litern. 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 1.295 Liter.

Der Gepäckraum des Sport Turismo lässt sich dank der serienmäßig elektrisch öffnenden Heckklappe, der rund 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 über den Funkschlüssel.

Optional offeriert Porsche für den Gepäckraum des Panamera Turbo S E-Hybrid 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.

Porsche Advanced Cockpit mit hybridspezifischen Anzeigen

Ein generelles Merkmal der zweiten Porsche Panamera-Generation ist ihr digitalisiertes Anzeigen- und Bedienkonzept: das serienmäßige Porsche Advanced Cockpit mit berührungssensitiven Panels und individuell konfigurierbaren Displays. Zwei sieben Zoll große Screens bilden dabei das interaktive Cockpit. Der Panamera Turbo S E Hybrid Sport Turismo differenziert sich über das auf den Hybridbetrieb zugeschnittene Power Meter mit einem Zeiger in „Acidgreen“ und dem Schriftzug „turbo S“ von den anderen Versionen der Baureihe. Das Power Meter liefert Informationen zu der aktuell abgerufenen respektive der via Rekuperation zurückgewonnenen elektrischen Energie.

Ein 12,3-Zoll-Touchdisplay in der Mittelkonsole fungiert dabei als zentrales Bedien- und Anzeigeelement des PCM; hybridspezifisch lassen sich hier ebenfalls verschiedenste Informationen abrufen. Ebenso praxisrelevant wie informativ: der Boost-Assistent und der Hybrid-Assistent. Beim Boost-Assistenten wird in der Anzeige die zum Boosten verfügbare Energie dargestellt. Beim Hybrid-Assistenten dienen verschiedene visuelle Hinweise als Dosierhilfe für die elektrische Antriebsleistung.

Zu den weiteren „Porsche E-Performance“-Features gehört das in diesem Fall serienmäßige Sport Chrono-Paket und damit der im Lenkrad integrierte Mode-Schalter. Über ihn lassen sich vier verschiedene Fahrmodi aktivieren. Es sind die zwei aus anderen Panamera-Modellen mit Sport Chrono-Paket bekannten Modi „Sport“ und „Sport Plus“, dazu der „Sport Response Button“ zum Abrufen der maximalen Performance. Hybrid-spezifisch kommen die beiden Modi „E-Power“ und „Hybrid Auto“ hinzu. Zwei weitere Modi, „E-Hold“ und „E-Charge“, werden über das Porsche Communication Management (PCM) angesteuert.

Steuerung der Hybridfunktionen über Porsche Connect

Serienmäßig im Funktionsumfang des PCM integriert ist Porsche Connect Plus. Diese Schnittstelle in die Online-Welt beinhaltet unter anderem Apple® CarPlay und die Porsche Car Connect App (PCC). Der Fahrer des neuen Turbo S E-Hybrid Sport Turismo kann über die App via Smartphone und Apple® Watch hybridspezifische Porsche Connect-Dienste abrufen. Dazu gehören das Batterie- und Lademanagement sowie die Fernbedienung von Hybridfunktionen. Beispiel Batterie- und Lademanagement: Hier werden wichtige Informationen rund um den Ladestatus abgerufen. Dazu

zählen die rein elektrische und die Gesamtreichweite, der aktuelle Ladezustand der Hybridbatterie sowie die Restladezeit. Über die Fernbedienung der hybridspezifischen Funktionen lässt sich der Ladevorgang starten oder festlegen, wann jener spätestens beendet sein soll. Der Fahrer kann über die App zudem die serienmäßige Standklimatisierung steuern und so bereits vor dem Start den Innenraum herunterkühlen oder heizen. Das geschieht dann mit elektrischer Energie aus dem Stromnetz.

Assistenz- und Komfortsysteme

Vernetzte Intelligenz

Der Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo ist mit einer Vielzahl von serienmäßigen oder optionalen Assistenzsystemen ausgestattet, die das Leben in Fahrt komfortabler und sicherer machen. Herausragend sind dabei die Optionen Porsche InnoDrive und Nachtsichtassistent. Letzterer nutzt eine Wärmebildkamera, die Menschen und größere Tiere in bis zu 300 Meter Entfernung erkennt und als Warnhinweis farblich markiert im Cockpit anzeigt. Ebenfalls weit vorausschauend ist das Porsche InnoDrive inklusive Abstandsregeltempomat: Basierend auf den dreidimensionalen, hoch aufgelösten Navigationsdaten werden dabei für die nächsten drei Kilometer die optimalen Beschleunigungs- und Verzögerungswerte sowie Gang- und Segelvorgaben errechnet und aktiviert. Dabei berücksichtigt der elektronische Co-Pilot automatisch Kurven, Steigungen und zulässige Geschwindigkeiten. Andere Fahrzeuge und aktuelle Tempolimits werden von der Radar- und Videosensorik erfasst und in die Regelung mit einbezogen.

Das Spektrum der Assistenzsysteme wurde zudem für jene Situationen erweitert, in denen sich auch in einem Porsche der Spaß in Grenzen hält: dem Fahren im Stau. Der Stauassistent unterstützt den Fahrer durch eine integrierte Längs- und Querführung des Fahrzeugs in Stausituationen bis 60 km/h, indem die ACC-geregelte Fahrgasse hinter einer erkannten Fahrzeugkolonne mit einer Lenkunterstützung über die elektromechanische Lenkung kombiniert wird, die jederzeit leicht überstimbar ist.

Große Spreizung zwischen Performance und Komfort

Analog zum Gesamtkonzept des Panamera Sport Turismo vereint das Fahrwerk den Reisekomfort einer Luxuslimousine mit der Performance eines Hochleistungssportwagens. Dafür sorgt als Ergänzung zum Grundlayout des Fahrwerks eine Vielzahl innovativer Systeme. Nahezu alle diese Assistenz- und Komfortsysteme sind beim Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo serienmäßig an Bord. Dazu gehören die adaptive Luftfederung inklusive Porsche Active Suspension Management (PASM), die aktive Fahrwerkregelung und die Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) inklusive Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) sowie die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Optional steht darüber hinaus eine Hinterachslenkung zur Verfügung. Sie transferiert die Lenkpräzision und das Handling eines Sportwagens in die Klasse der Luxuslimousinen. In allen Panamera-Modellen analysiert und synchronisiert zudem der integrierte Fahrwerkregler Porsche 4D-Chassis-Control sämtliche Fahrwerksysteme in Echtzeit und optimiert so das Fahrverhalten.

Optionale Hinterachslenkung

Der Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo kann optional mit einer Hinterachslenkung ausgestattet werden. 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 höheren Geschwindigkeiten lenken die Hinterräder wiederum in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit gleichsinnig zur Vorderachse ein. Die Folge: eine virtuelle Radstandsverlängerung und damit eine nochmals erhöhte Fahrstabilität, etwa bei Spurwechseln auf der Autobahn. Generell optimiert die Hinterachslenkung 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 direktere Lenkübersetzung an der Vorderachse und damit ein sehr sportliches Lenkgefühl.

Integrierter Fahrwerkregler Porsche 4D-Chassis Control

Porsche 4D-Chassis Control ist ein zentral vernetztes Steuersystem. Es analysiert zentral die aktuelle Fahrsituation in allen drei Dimensionen (Längs-, Quer- und Vertikalbeschleunigung), berechnet daraus optimale Informationen zum Fahrzustand und stellt diese einheitlich und in Echtzeit allen Fahrwerksystemen zur Verfügung – eine vierte Dimension der Fahrwerksteuerung. Dadurch agieren die Systeme integriert auf die bevorstehende Fahrsituation. Ein Beispiel: Beim dynamischen Einlenken in eine Kurve sorgen die elektronische Dämpferregelung PASM sowie die adaptive Luftfederung, die Hinterachslenkung, PTV Plus und PDCC Sport im Verbund für ein unterstützendes Einlenkverhalten, hohe Agilität und Stabilität. Das Porsche 4D-Chassis Control erteilt den Fahrwerksystemen bereits beim Einlenken einen Impuls. Auf diese Weise agieren die Systeme frühzeitig und realisieren die maximale Kurven-Performance.

Porsche Active Suspension Management (PASM)

Das serienmäßige Porsche Active Suspension Management (PASM) ist eine elektronische Stoßdämpferregelung. Das System reagiert auf den Fahrbahnzustand sowie die Fahrweise und regelt in Abhängigkeit davon kontinuierlich die Dämpfung für jedes einzelne Rad. Die im aktuellen Panamera eingesetzten Dämpfer verbessern zudem das Ansprechverhalten und die Spreizung zwischen Komfort und Sport. 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 und beim Bremsen, bei schneller Kurvenfahrt oder auf unebenen Fahrbahnen auftreten. Die ermittelten Daten schickt das PASM an die Porsche 4D-Chassis Control. Die Kommandozentrale berechnet den aktuellen Fahrzustand und regelt je nach Modus die Dämpferhärte des PASM sowie die Dämpferkennlinien und Federraten der adaptiven Luftfederung. Darauf abgestimmt sind dank 4D-Chassis Control auch die Regelparameter der anderen elektronischen Fahrwerksysteme. Das Ergebnis: ein Plus an Fahrstabilität, Performance und Komfort.

Adaptive Luftfederung inklusive PASM

Der Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo ist serienmäßig mit einer adaptiven Dreikammer-Luftfederung ausgestattet. 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 minimieren. Porsche kombiniert PDCC Sport im Panamera mit dem Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus). Die elektronisch gesteuerte Hinterachs-Differenzialsperre sorgt für eine variable Antriebsmomentenverteilung zwischen den Hinterrädern, während radselektive Bremseingriffe ein zusätzliches Lenkmoment an der Hinterachse erzeugen. Folge: ein noch agileres Einlenkverhalten. Zum anderen sorgt PTV Plus beim Herausbeschleunigen aus Kurven durch das gezielte Sperren des Differenzials für ein spürbares Plus an Traktion.

Exterieur

Neue Formensprache für die Luxusklasse

Mit dem Panamera Sport Turismo hat Porsche die Luxusklasse um einen avantgardistischen Reisewagen bereichert, dessen Dreiklang aus Dynamik, Komfort und Variabilität eine in diesem Segment einzigartige Alternative zur klassischen Limousine darstellt. Der neue Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo übernimmt nun innerhalb dieser Modellreihe die Spitzenposition.

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 Turbo S E-Hybrid Sport Turismo ist 5.049 Millimeter lang, 1.432 Millimeter hoch und 1.937 Millimeter breit. Zwischen den kurzen Karosserieüberhängen spannt sich ein großer Radstand von 2.950 Millimetern. Serienmäßig steht der Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo auf 21-Zoll-Rädern.

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 beim Turbo S E-Hybrid in Chrom 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 übergeht. Ein alle Panamera-Versionen prägendes Element in der Silhouette sind die charakteristischen Luftauslassblenden in den vorderen Kotflügeln: Sie sind beim Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo in Wagenfarbe lackiert.

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 einem 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, die Windgeräusche zu minimieren. 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, 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 Vierpunkt-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 63 Zentimeter hohe Ladekante herunter.

Harmonisch in den hinteren Stoßfänger integriert sind die antriebspezifischen und stets in gebürstetem Edelstahl ausgeführten Endrohre der Abgasanlage sowie ein mittig positionierter Diffusor. Der Panamera Turbo Sport Turismo und Turbo S E-Hybrid Sport Turismo geben sich an eckigen, spezifisch designten Doppel-Endrohren zu erkennen.

Frontpartie: ausgeprägte Kotflügel und Motorhaube

Der 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 Millimetern (ohne Außenspiegel) tatsächlich großen Breite zur vergleichsweise niedrigen Höhe von 1.432 Millimetern 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.

Serienausstattung

Innovative Fahrwerksysteme ab Werk

Der Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo verfügt serienmäßig über die adaptive Dreikammer-Luftfederung inklusive Porsche Active Suspension Management (PASM) und über das Porsche Traction Management (PTM), den Allradantrieb von Porsche. Zur erweiterten Serienausstattung des Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo zählen unter anderem die aktive Fahrwerkregelung und die Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) inklusive Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), 21-Zoll-Leichtmetallräder im 911 Turbo-Design und die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Hybridspezifische Ausstattungsdetails sind das Porsche Universal-Ladegerät inklusive Transporttasche und Wandhalterung, ein Fahrzeugkabel als Verbindung zwischen Bedieneinheit und Fahrzeug (2,5 Meter) sowie zwei Netzkabel (eins für die Verbindung zwischen Haushaltssteckdose und Bedieneinheit, ein weiteres für die Verbindung zwischen 400-Volt-Industriesteckdose und Bedieneinheit).

Umfangreiches Farbspektrum serienmäßig

Äußerlich kennzeichnen das Panamera Sport Turismo-Topmodell zwei Doppelendrohre aus gebürstetem Edelstahl, der seitlich angebrachte „e-hybrid“-Schriftzug und die Modellbezeichnung auf der Heckklappe in Silber (Hochglanz) mit Umrandung in „Acidgreen“, Bremssättel in „Acidgreen“, LED-Hauptscheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System (PDLS) sowie der automatisch ausfahrende Vierwege-Heckspoiler. Lackiert werden kann der Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo serienmäßig in den Uni-Tönen „Schwarz“ und „Weiß“ sowie in den Metallic-Lackierungen „Carraraweißmetallic“, „Tiefschwarzmetallic“, „Vulkangraumetallic“, „Rhodiumsilbermetallic“, „Saphirblaumetallic“, „Nachtblaumetallic“, „Achatgraumetallic“, „Mahagonimetallic“, „Burgunderrotmetallic“ und „Ristrettobraunmetallic“. Darüber hinaus sind optionale Sonderfarben und Individuallackierungen verfügbar.

14-Wege-Sitze, Bose®-Soundsystem und Volleder

Innen wurde die Serienausstattung ebenfalls erweitert. Der Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo kommt serienmäßig mit Standklimatisierung, Komfortsitzen vorn mit elektrischer 14-Wege-Einstellung und Memory-Paket, Sitzheizung vorn und hinten, einer Lederausstattung in „Schwarz“, „Sattelbraun“, „Achatgrau“ oder „Marsala“, dem elektrisch höhen- und längseinstellbaren Multifunktionslenkrad, dem Interieur-Paket Holz in „Nussbaum Wurzel dunkel“, dem Dachhimmel inklusive Dachsäulen und Sonnenblenden in Alcantara und dem Bose®-Soundsystem mit 710 Watt Musikleistung.