

PORSCHE Panamera Plug-In-Hybrid

Beitrag von „Sittingbull“ vom 6. April 2013 um 13:37

Stuttgart. Mit der zweiten Generation des Gran Turismo führt Porsche den weltweit ersten Plug-in-Hybrid in der Luxusklasse ein. Neben dem Panamera S E-Hybrid mit 416 PS Systemleistung debütieren außerdem zwei luxuriöse Executive-Varianten mit verlängertem Radstand und ein komplett neu entwickelter Dreiliter-V6-Motor mit Biturbo-Aufladung für Panamera S und Panamera 4S. Das schon bisher konkurrenzlos breit gefächerte Angebot umfasst jetzt zehn Modelle mit einem nochmals erweiterten Spektrum zwischen Sportlichkeit und Komfort. Neue und weiterentwickelte Technologien bringen einerseits Verbrauchseinsparungen von bis zu 56 Prozent, andererseits weitere Steigerungen in Bedien- und Fahrkomfort. Der neue Panamera unterstreicht seine Ausnahmestellung mit einer noch ausdrucksvolleren Designsprache im Stil der neuen Sportwagen-Generationen, die von strafferen Linien, stärkeren Konturen und neu gestalteten Karosserieelementen geprägt ist. Kurz: Der Porsche Panamera wird noch effizienter, sportlicher, komfortabler und eleganter. Die neue Generation des Gran Turismo feiert ihre Weltpremiere auf der Auto China in Shanghai, die am 21. April 2013 ihre Tore öffnet.

Der Panamera S E-Hybrid setzt neue Maßstäbe in Effizienz, Performance und Bedienkomfort

Der Panamera S E-Hybrid ist die konsequente Weiterentwicklung des Parallel-Vollhybrids mit kraftvollerem Elektromotor, leistungsfähigerer und energiereicherer Batterie sowie externer Auflademöglichkeit am Stromnetz. Der Elektroantrieb leistet mit 95 PS (70 kW) mehr als doppelt so viel wie die 47 PS (34 kW) starke E-Maschine des Vorgängermodells. Er bezieht seine Energie aus der neu entwickelten Lithium-Ionen-Batterie, die mit 9,4 kWh über mehr als den fünffachen Energieinhalt der bisherigen 1,7 kWh-Batterie in Nickel-Metallhydrid-Technik verfügt. An einer Industriesteckdose kann sie über den integrierten On-board-Lader und das serienmäßige Porsche Universal-Ladegerät (AC) innerhalb von rund zweieinhalb Stunden aufgeladen werden, an einem haushaltsüblichen Anschluss in Deutschland in weniger als vier Stunden.

Der Panamera S E-Hybrid übertrifft die Fahrleistungen des Vorgängers deutlich. Zudem sinkt der NEFZ-Verbrauch von 7,1 l/100 km um 56 Prozent auf 3,1 l/100 km. Das entspricht einer CO₂-Emission von 71 g/km. Gleichzeitig verbessert sich die elektrische Performance in Bezug auf die elektrische Beschleunigung, die elektrische Reichweite und die elektrische Höchstgeschwindigkeit substantiell. So ist ein intensives rein elektrisches Fahrerlebnis ohne Kraftstoffverbrauch und lokale Emission möglich, das insbesondere im urbanen Umfeld von Vorteil ist. Die elektrische Reichweite des Panamera S E-Hybrid wurde im NEFZ mit 36

Kilometern ermittelt. Da gemäß der Vorgaben im NEFZ beispielsweise die Klimaanlage beziehungsweise die Heizung ausgeschaltet ist, kann die Reichweite im Realbetrieb allerdings schwanken. Eine realistische, elektrische Reichweite im Alltagsbetrieb liegt deshalb zwischen 18 und 36 Kilometern –unter besonders günstigen Bedingungen sogar noch darüber. Rein elektrisch angetrieben ist der Panamera mit dem neuen Hybridantrieb bis zu 135 km/h schnell.

Die Beschleunigungszeit aus dem Stand auf 100 km/h verkürzt sich um eine halbe Sekunde auf 5,5 Sekunden. Dabei hilft der elektrische Boost, bei dem die Performance der E-Maschine den Verbrenner unterstützt. Das Boosten kann auch – beispielsweise zum Überholen – durch Kick-down abgerufen werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 270 km/h. Gleichzeitig erlaubt das von Porsche entwickelte Konzept des Parallel-Vollhybrid auch bei höherer Geschwindigkeit das so genannte „Segeln“, also das freie Rollen mit ausgeschaltetem Verbrennungsmotor, sowie die Energie-Rückgewinnung durch Stromerzeugung.

Das zukunftsweisende Konzept des Panamera S E-Hybrid umfasst zudem ein völlig neues Spektrum an Komfortfunktionen, die auch per Smartphone-App aktiviert und abgerufen werden können. Zum Beispiel die Anzeige des Ladestatus. Außerdem ermöglicht der Plug-in-Hybrid über Porsche Car Connect die optionale Standklimatisierung mit Vorheizen oder -kühlen, deren Programmierung im Fahrzeug oder komfortabel über die Smartphone-App vorgenommen werden kann. Auch das Batteriemangement oder die Fernabfrage von Fahrzeuginformationen wie der Restreichweite sowie die Routenführung zum geparkten Fahrzeug sind per Smartphone möglich. Alle Funktionen, die nicht spezifisch für den Hybridantrieb sind, stehen auch für die anderen Panamera-Modelle optional über die Smartphone-App von Porsche Car Connect zur Verfügung.

Langer Radstand, geräumiger Fond: Executive-Modelle mit Komfort der Extraklasse

Das Raumkonzept des Panamera mit zwei vollwertigen Einzelsitzen im Fond erwies sich als so erfolgreich, dass Porsche es mit der neuen Generation des Gran Turismo weiter ausbaut. Die neuen Modelle Panamera Turbo Executive und Panamera 4S Executive bieten – durch einen um 15 Zentimeter verlängerten Radstand – mehr Raum im Fond und nochmals gesteigerten Fahrkomfort. Sie verfügen über eine sehr umfangreiche Ausstattung und bieten damit vor allem auf den beiden hinteren Plätzen bereits serienmäßig ausnehmenden Komfort. Alle Executive-Modelle haben die innovative Panamera-Luftfederung, die hervorragenden Abrollkomfort mit Porsche-typischen Fahreigenschaften verbindet.

Mehr Performance und mehr Effizienz durch Downsizing: Neuer V6-Biturbo-Motor

Die Steigerung von Performance und Effizienz ist eine Kernkompetenz von Porsche. Bei der Entwicklung des neuen Panamera führte sie über das Downsizing-Konzept zu einem völlig neuen Motor: Einem V6-Triebwerk mit drei Litern Hubraum und Biturbo-Aufladung. Der V6-Biturbo löst den bisherigen 4,8 Liter großen V8-Motor in Panamera S und Panamera 4S ab, und wird auch in der neuen Executive-Variante des Panamera 4S eingesetzt. Bereits die Eckdaten

kennzeichnen den Fortschritt: 20 PS mehr Leistung und 20 Newtonmeter mehr Drehmoment, aber bis zu 18 Prozent weniger Verbrauch im Vergleich zum V8-Motor im Vorgänger. Dem Fahrer steht damit nicht nur ein kraftvollerer und effizienterer Antrieb zur Verfügung, durch die Turboaufladung ist das maximale Drehmoment von 520 Newtonmeter über einen besonders breiten Drehzahlbereich abrufbar, was eine souveräne und gleichmäßige Kraftentfaltung bereits bei niedrigen Drehzahlen bedeutet.

Die meisten Panamera-Modelle sind mit dem siebenstufigen Porsche-Doppelkupplungsgetriebe PDK ausgestattet. Im Panamera Diesel und im Panamera S E-Hybrid schaltet die komfortable Achtgang-Automatik Tiptronic S. Das bietet optimale Voraussetzungen für die Weiterentwicklung von ergänzenden Effizienzfunktionen. So schaltet die erweiterte Start-Stopp-Funktion jetzt bereits beim Ausrollen den Motor ab und spart damit weiter Kraftstoff. Die Modelle mit PDK bieten mit Ausnahme des Panamera GTS darüber hinaus die Segelfunktion, bei der in Schubphasen die Kupplungen öffnen, der Motor in den Leerlauf geht und das Fahrzeug im Freilauf rollt. Insbesondere bei Reisen auf der Autobahn kann diese Funktion den Kraftstoffverbrauch signifikant verringern.

Weiterentwickeltes Design mit neuer Option: LED-Scheinwerfer

Das weiterentwickelte Exterieur-Design des Panamera ist auf den ersten Blick zu erkennen. Die straffere und prägnantere Linienführung im Bugteil ist vor allem an den größeren Lufteinlässen und dem markanteren Übergang zu den Scheinwerfern sichtbar. In der Seitenansicht erzeugt die neue, flachere Heckscheibe eine noch gestrecktere Silhouette. In der Heckansicht identifiziert sich die neue Panamera-Generation vor allem durch die neu gestaltete Heckklappe. Die verbreiterte Heckscheibe betont die horizontale Ausrichtung des Gran Turismo und damit seinen sportlichen Charakter. Das Heckteil selbst ist einschließlich des breiteren Spoilers ebenfalls neu gestaltet und spiegelt im Bereich der Heckleuchten den strafferen Übergang wieder, wie er auch bei den Frontscheinwerfern sichtbar ist.

Wie bereits bei den Vorgängermodellen gibt es auch bei den neuen Panamera-Modellen eine Vielzahl an Differenzierungsmerkmalen im Exterieur. Zur weiteren Individualisierung stehen zahlreiche Optionen zur Wahl, darunter die neuen LED-Scheinwerfer, die dem Gran Turismo einen ganz besonderen Auftritt verleihen.

Neue Serienausstattungen wie Bi-Xenon-Scheinwerfer, Multifunktionslenkrad oder die automatische Heckklappe werten die Panamera-Modelle weiter auf. Zudem steht ein erweitertes Angebot an Assistenzsystemen aus den Bereichen Sicherheit und Komfort zur Verfügung. So greift die optimierte Abstandsregelung in Gefahrensituationen jetzt aktiv in den Bremsvorgang ein. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung und die Spurverlassenswarnung machen Überland- und Autobahnfahrten noch komfortabler.

Die Markteinführung der neuen Panamera-Generation startet im Juli 2013. Die Preise beginnen bei 81.849 Euro für den Panamera Diesel und 83.277 Euro für den Panamera. Der Panamera 4

liegt bei 88.513 Euro, der Panamera S bei 101.841 Euro und der Panamera 4S bei 107.196 Euro. Der Panamera S E-Hybrid kostet 110.409 Euro, danach folgen der Panamera GTS mit 121.595 Euro und der Panamera 4S Executive mit 132.662 Euro. Top-Modelle sind der Panamera Turbo für 145.990 Euro sowie der Panamera Turbo Executive für 163.364 Euro. Die genannten Preise sind gültig für Deutschland, einschließlich Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung.

Anfang kommenden Jahres ersetzt ein neues Dieselaggregat mit 300 PS (220 kW) den aktuellen Selbstzünder und bietet noch mehr Fahrspaß bei dieseltypischer Effizienz. Ebenfalls 2014 kommen der neue Porsche Panamera Turbo S und Panamera Turbo S Executive auf den Markt und bilden die exklusive und sportliche Speerspitze des Modellangebots.

Beitrag von „Sittingbull“ vom 6. April 2013 um 13:45

Hallo zusammen,

der aufmerksame Leser wird einige Neuheiten entdecken, die sicherlich in leicht abgewandelter Version auch im TII FL wieder zu finden sein werden 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „Sittingbull“ vom 25. Mai 2013 um 17:12

Stuttgart. Im Rahmen einer internationalen Presseveranstaltung hat der Panamera S E-Hybrid im Mittel über 42 Testfahrten mit Journalisten über eine Gesamtdistanz von mehr als 1.200 Kilometern nur 4,4 l/100 km verbraucht. Der Bestwert des weltweit ersten Plug-in-Hybrid-Modells in der Luxusklasse lag auf einer Runde sogar bei lediglich 2,8 l/100 km. Das zeigt, dass sich im realen Alltagsbetrieb durchaus Verbrauchwerte in der Größenordnung des NEFZ-Verbrauchs erzielen lassen, der 3,1 l/100 km beträgt. Und das, obwohl die insgesamt vier vollkommen serienmäßigen Panamera S E-Hybrid jeweils mit drei bis vier Personen besetzt waren, die Klimaanlage eingeschaltet waren und auf der Autobahnetappe auf bis zu 230 km/h beschleunigt wurde. Die insgesamt 28,7 Kilometer lange Testrunde durch und um die Stadt Hockenheim herum setzte sich aus 6,5 Kilometer Stadtfahrt, 9,2 Kilometer Landstraßen und 13 Kilometer zum Teil unlimitierte Autobahn zusammen. Voraussetzung zum Erreichen solcher Werte ist, dass die Auflademöglichkeit der 9,4-kWh-Lithium-Ionen-Batterie am Stromnetz

konsequent genutzt wird.

Ebenfalls in der Praxis bestätigt wurde die rein elektrische Reichweite von 36 Kilometern mit einem Verbrauch von 0,0 l/100 km und ohne lokale Emissionen, die somit nicht nur im NEFZ auf dem Prüfstand, sondern auch auf der Straße erreichbar ist. Und das sogar mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 54 km/h, während diese im NEFZ lediglich 33 km/h beträgt.

Der Panamera S E-Hybrid bietet eine kombinierte Systemleistung von 416 PS (306 kW), beschleunigt von null auf 100 km/h in 5,5 Sekunden und ist bis zu 270 km/h schnell. Bei den Händlern ist der neue Panamera S E-Hybrid am 27. Juli 2013.

Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 27. Mai 2013 um 09:30

...,„der aufmerksame Leser“...

Na aber klar:

Langer Radstand, geräumiger Fond: Executive-Modelle mit Komfort der Extraklasse

  Soll sich das Teil nicht Touareg CC schimpfen ?

Freu mich schon drauf !!

LG

Flo

Beitrag von „metagross“ vom 1. Juli 2013 um 12:26

So, am letzten Wochenende war es soweit. Ich durfte einen Panamera testen.

Ich muß dazu sagen, daß es „nur“ die kleine Maschine war.

Also der Panamera 4 mit 300 PS. Als ich das Teil auf dem Hof stehen sah, sind mir erst mal die Mundwinkel nach oben gegangen. Diese unglaubliche Größe ist schon beeindruckend. Meine Frau meinte nur, das ist ja ein Riesenteil (das Auto).

Nachdem ich das Zündschloss gefunden habe und den Schlüssel gedreht habe ist das Grinsen noch breiter geworden. Mit einem satten Fauchen ist der Motor zum Leben erwacht.

Man kommt sich vor, wie ein Jetpilot. Tausende von Knöpfen auf der Mittelkonsole und auf dem

belederden Amaturenbrett.

Wobei ich sagen muß, daß man sich in kürzester Zeit damit zurecht findet. Die Sitze sind beispiellos bequem und passen wie ein gut geschnittener Anzug. Die Soundanlage ist phänomenal. Ich dachte ja schon die Anlage im Touareg ist klasse, aber weit gefehlt, die Porscheanlage ist eine andere Welt.

Nach kurzer Eingewöhnungsphase gings dann ab auf die BAB. Was soll ich sagen, der Porsche schreit nach Drehzahl und die hat er auch bekommen. Einfach Wahnsinn.

Aber man kann ihn auch gemütlich fahren. Genehmigt hat er sich 13 Liter, was ich aufgrund des Fahrprofils für angemessen halte. Er ist auch sicher mit 10 Liter zu bewegen, macht halt dann nicht sooo viel Spaß.

Für mich ein rundum gelungenes Fahrzeug, welches auch Emotionen weckt (zumindest bei mir und meiner Frau).

Was noch zu erwähnen wäre ist dieser Knopf, der scheinbar Löcher in den Auspuff reißt.

Der Motorsound ist einfach genial nach drücken derselben.

Nach für uns viel zu kurzer Zeit mußten wir den Renner wieder abgeben.

Nachdem wir wieder in den Touareg eingestiegen sind haben wir uns angeschaut und fast gleichzeitig gesagt :“ Eigentlich er ja auch sehr schön und man sitzt auch höher, ist aber halt eine andere Liga“.

Ich möchte den Touareg nicht eintauschen, da er für uns das praktischere Auto ist und wir uns leider nicht 2 von diesen netten Autos leisten können.

Aber er ist noch nicht aus dem Kopf.

Mein Fazit: Der Panamera ist ein mordsmäßiges Spaßauto, das aber auch vernünftig und alltagstauglich bewegt werden kann.

Sorry für den langen Text, aber ich war selten von einem Auto so begeistert.

Beitrag von „Kerstinflorian“ vom 1. Juli 2013 um 20:35

Ist wirklich ein Traum !

Sehr schöner Bericht, danke.

LG

Flo

Beitrag von „metagross“ vom 3. September 2013 um 09:26

Morgen Mädels,

wenn es klappt, steht am WE eine Probefahrt mit dem Pana GTS auf dem Programm. Bin schon recht neugierig wie er sich bewegen lässt, da schon die Fahrt mit dem "Kleinen" recht nett war.

Ich möchte den Touareg nicht eintauschen, da er für uns das praktischere Auto ist und wir uns leider nicht 2 von diesen netten Autos leisten können.

Ob ich das nach der Probefahrt noch so sehe, wage ich fast zu bezweifeln. Gestern war ich bei meinem :), um den Dicken mal schätzen zu lassen. Heute will er mich zurück rufen, was er noch Wert ist.

Ich werde euch auf dem Laufenden halten

Beitrag von „metagross“ vom 3. September 2013 um 09:39

Sorry für Doppelpost 🙄

Beitrag von „donadi“ vom 5. September 2013 um 15:48

[Zitat von metagross](#)

....

Was noch zu erwähnen wäre ist dieser Knopf, der scheinbar Löcher in den Auspuff reißt. Der Motorsound ist einfach genial nach drücken derselben.

Danke Danke!

Das Produkt heißt "Sound Symposer" und wird unter anderem auch beim 911 eingesetzt. Dabei werden die Schwingungen im Ansaugtrakt ausgenutzt um eine Membran in entsprechende Schwingung zu versetzen. Der dabei entstehende Sound wird dann in den Innenraum geleitet. Der Auspuff kann dabei flüsterleise sein.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Viele Grüße aus Ludwigsburg

Bild Copyright: Dipl. Ing. (FH) Matthias Alex / MANN+HUMMEL GmbH, Ludwigsburg