

Porsche stellt neue E-Hybrid-Varianten des Panamera vor

20/02/2024 Porsche erweitert die Modellpalette des Panamera um die Varianten 4 E-Hybrid und 4S E-Hybrid. Die neuen Plug-in-Hybride bieten beeindruckende Beschleunigungswerte und Fahrleistungen sowie eine starke E-Performance.

Porsche baut das Antriebsangebot für die Sportlimousine Panamera weiter aus. Im Rahmen der E-Performance-Strategie ergänzen ab sofort der Panamera 4 E-Hybrid und der Panamera 4S E-Hybrid das Portfolio. Damit reagiert Porsche auf das in vielen Märkten besonders große Interesse an effizienten und dynamischen E-Hybrid-Antrieben. Insgesamt wird es beim Panamera vier Leistungsvarianten dieser fortschrittlichen Antriebstechnologie geben.

Antrieb: Optimierte Hybrid-Performance

Der Panamera 4 E-Hybrid ist besonders effizient und vielseitig. Für den kraftvollen Vortrieb kombiniert Porsche ein neues E-Hybrid-System mit einem grundlegend überarbeiteten 2,9-l-V6-Biturbo-Benziner

(224 kW/304 PS). Die Systemleistung von 346 kW (470 PS, **Panamera 4 E-Hybrid (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 3,8 – 3,0 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 9,6 – 8,7 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 18,4 – 17,9 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 86 – 69 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G) und das maximale Drehmoment von 650 Nm ermöglichen eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 4,1 Sekunden sowie eine Spitzengeschwindigkeit von 280 km/h. Die rein elektrische Reichweite des Panamera 4 E-Hybrid erhöht sich auf 96 Kilometer im WLTP-Zyklus (EAER City).

Der Panamera 4S E-Hybrid setzt einen stärkeren Fokus auf Fahrdynamik sowie auf eine ausdauernde Leistungsentfaltung im oberen Drehzahlbereich. Sein 2,9-Liter-Biturbo-Sechszylinder leistet 260 kW (353 PS). Die Systemleistung beträgt 400 kW (544 PS, **Panamera 4S E-Hybrid (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 4,0 – 3,2 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 9,8 – 8,8 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 18,5 – 17,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 91 – 74 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G), das maximale Drehmoment 750 Nm. Damit sprintet der Panamera 4S E-Hybrid in 3,7 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 290 km/h.

Alle Panamera E-Hybrid bieten im Vergleich zur Vorgängergeneration eine größere elektrische Reichweite, eine höhere Ladegeschwindigkeit, ein agileres Ansprechverhalten und bessere Fahrleistungen in fast allen Disziplinen (). Die neue Hochvoltbatterie stellt mit 25,9 kWh (brutto) bei vergleichbarem Bauraum etwa 45 Prozent mehr Kapazität zur Verfügung. Gleichzeitig verkürzt der neue 11-kW-On-Board-AC-Lader den Ladevorgang auf rund zwei Stunden und 39 Minuten. Die vollständig neu konstruierte E-Maschine bietet mit 140 kW (190 PS) und 450 Nm Drehmoment deutlich mehr Leistung als das Aggregat des Vorgängers. Zudem ist sie effizient und gewichtsoptimiert in das Gehäuse und in den Ölkühlkreislauf des PDK-Getriebes integriert. Die Auslegung als Innenläufer (der Rotor dreht sich innerhalb des Stators) reduziert die Massenträgheit um 50 Prozent und verbessert so das Ansprechverhalten. Mit einer Rekuperationsleistung von bis zu 88 kW trägt auch der Elektromotor zur deutlich erhöhten elektrischen Reichweite der Panamera E-Hybrid Modelle bei.

E-Hybrid Fahrmodi mit optimierter Strategie

Die vier optimierten E-Hybrid- spezifischen Fahrmodi sowie die ebenfalls verbesserten Modi Sport und Sport Plus optimieren die Effizienz der E-Hybrid Modelle weiter. Die Fahrzeuge starten stets im rein elektrischen Modus E-Power. Unterschreitet der Ladestand das vorgesehene Minimum, wechselt das System automatisch in den Modus Hybrid Auto, der die Betriebsstrategie an die aktuelle Situation anpasst. Darüber hinaus wird bei aktiver Zielführung in Hybrid Auto durch die Kenntnis der vorausliegenden Strecke die Betriebsstrategie weiter optimiert. So kann im Stadtverkehr der Anteil der elektrisch zurückgelegten Strecke maximiert und die Effizienz gesteigert werden. Dazu nutzt das System sowohl Fahrzeug- als auch Navigationsdaten.

Im Modus E-Hold wird der aktuelle Ladestand der Batterie beibehalten. Im Modus E-Charge hingegen lädt der Verbrennungsmotor die Batterie außerorts und oberhalb von 55 km/h auf bis zu 80 Prozent, während der Panamera im Stadtverkehr die Effizienzvorteile des Hybridantriebs nutzt. In den Modi Sport und Sport Plus reduziert Porsche den Zielladezustand der Batterie auf 20 beziehungsweise 30 Prozent (bisher 30 beziehungsweise 80 Prozent). Dies erhöht die Effizienz ohne Einbußen bei der Performance.

E-Hybride mit innovativem Aktivfahrwerk

Porsche stattet alle Varianten des neuen Panamera serienmäßig mit einer Adaptiven Zweikammer-Luftfederung inklusive Porsche Active Suspension Management (PASM) mit Zweiventil-Dämpfern aus. Bei den E-Hybrid-Modellen steht zusätzlich das innovative Aktivfahrwerk Porsche Active Ride zur Wahl. Es löst den technischen Zielkonflikt zwischen optimiertem Traktions- und Kurvenverhalten sowie hohem Fahrkomfort auf. Jeder Stoßdämpfer – ebenfalls mit Zweiventiltechnik versehen – verfügt über eine elektrisch betriebene Hydraulikpumpe, die aus dem 400-Volt-Netz gespeist wird und mit der er aktiv Kräfte in Zug- oder Druckrichtung aufbauen kann. Auf diese Weise fängt das Fahrwerk durch Fahrbahnanregunden ausgelöste Karosseriebewegungen nahezu vollständig ein und hält das Fahrzeug bei dynamischen Fahrmanövern stets horizontal. Die Dämpfer arbeiten mit bis zu 13 Hz, das heißt, sie können die Einstellung bis zu 13 Mal pro Sekunde anpassen und damit blitzschnell auf die jeweilige Fahrsituation und den Fahrbahnuntergrund reagieren. Die Technologie ermöglicht darüber hinaus innovative Funktionen wie die Überkompensation von Nick- und Wankneigungen sowie das Anheben der Karosserie beim Ein- und Aussteigen.

Sportliche Akzente und aufgewertete Ausstattung

Alle Varianten des neuen Panamera zeigen ein athletisch-frisches Design. An der Front prägen neu geformte, serienmäßige Matrix-LED-Scheinwerfer und ein zusätzlicher horizontaler Lufteinlass das Erscheinungsbild. Am Heck der Sportlimousine kennzeichnen ein durchgehendes Leuchtenband und eine rahmenlose Heckscheibe den neuen Panamera. Silbern glänzende Seitenscheibenleisten werten die Seitenlinie auf.

Zur Serienausstattung des Panamera 4 E-Hybrid gehören 19-Zoll-Räder, schwarze Bremssättel sowie Matrix-LED-Scheinwerfer. Das innovative hochauflösende HD-Matrix LED-Lichtsystem steht optional zur Verfügung. Der Panamera 4S E-Hybrid differenziert sich mit 20-Zoll-Rädern im Panamera AeroDesign sowie mit Sport-Endrohren in Silber und Bremssätteln in Rot. Bremssättel in Acidgreen und Schwarz sind optional erhältlich. Der Panamera 4S E-Hybrid bremst serienmäßig mit Sechskolben-Bremssätteln an der Vorderachse, optional stehen Zehnkolben-Bremssättel zur Verfügung. Alternativ ist bei diesem Modell in Verbindung mit 21-Zoll-Rädern die Keramikbremse PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake) erhältlich. Die Keramik-Verbundscheiben messen 440 Millimeter an der Vorder- und 410 Millimeter an der Hinterachse.

Markteinführung

Der Porsche Panamera 4 E-Hybrid und der Panamera 4S E-Hybrid sind als Sportlimousine ab sofort bestellbar. Zur erweiterten Serienausstattung des Panamera zählen der Parkassistent oder eine gekühlte Smartphone-Ablage zum kabellosen Laden mit bis zu 15 Watt. Darüber hinaus stehen Optionen wie Hinterachslenkung, Remote ParkAssist, Porsche InnoDrive inklusive aktiver Spurführung sowie Beifahrerdisplay oder Luftgütesystem zur Wahl. Die Executive-Variante mit langem Radstand wird marktspezifisch angeboten, Optionen wie die 4-Zonen-Klimaautomatik oder die große Mittelkonsole sind im Serienumfang enthalten.

Die Auslieferungen in Europa starten im zweiten Quartal 2024.

MEDIA ENQUIRIES



Mayk Wienkötter

Spokesperson Panamera and Taycan
+49 (0) 170 / 911 8684
mayk.wienkoetter@porsche.de

Verbrauchsdaten

Panamera 4S E-Hybrid (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 4,0 – 3,2 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 9,8 – 8,8 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 18,5 – 17,6 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 91 – 74 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

Panamera 4 E-Hybrid (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 3,8 – 3,0 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 9,6 – 8,7 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 18,4 – 17,9 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 86 – 69 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

Panamera 4 E-Hybrid Executive (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 3,8 – 3,2 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 9,7 – 8,9 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 18,5 – 18,0 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 87 – 72 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2024/produkte/porsche-neue-panamera-e-hybrid-varianten-35283.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/abc44270-b112-4132-9e21-96c4057092c6.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart