

CLASSIC DRIVER



Porsche Panamera: Neues zur Technik

20. März 2009 | Classic Driver



Langsam blättert Porsche die Panamera-Karten auf den Tisch. In dieser Woche gibt es Neues zur Technik des Viertürers, der am 20. April 2009 in Shanghai enthüllt werden soll. Zu den Innovationen zählt eine neue Luftfederung, eine Start-Stopp-Automatik mit PDK und ein äußerst variabler Heckspoiler.

Sparsamkeit ist momentan eine Tugend, mit der sich in der Autobranche gutes Geld verdienen lässt. Deshalb wird es den Porsche Panamera ausschließlich mit Motoren mit sparsamer Direkteinspritzung geben. Zur neuen (relativen) Genügsamkeit trägt auch die neue Start-Stopp-Automatik bei, die Porsche erstmals mit einem automatisch schaltenden PDK-Doppelkupplungsgetriebe kombiniert. Zusammen mit weiteren effizienzsteigernden Maßnahmen, wie etwa der Reduktion des Reifenrollwiderstandes oder der Verringerung der Restbremsmomente, konnte der Benzinverbrauch des Porsche Panamera S mit PDK auf 10,8 Liter auf 100 Kilometer reduziert werden.



Das Fahrwerk verspricht eine gelungene Kombination aus Sportlichkeit und Komfort, die sich dank des aktiven Dämpfersystems PASM individuell einstellen lässt. Größer wird der Spagat zwischen komfortablem und dynamischem Setting in der beim Porsche Panamera Turbo serienmäßigen, ansonsten optionalen adaptiven Luftfederung. Noch weiter steigern lässt sich das Angebot auf Wunsch durch den aktiven Wankstabilisator PDCC, der in Kombination mit einer geregelten Hinterachs-Quersperre angeboten wird. Kompromisslose Performance garantiert dagegen das optionale Sport Chrono-Paket, das alle Antriebs- und Fahrwerkssysteme wie etwa das Porsche Traction Management PTM mit geregelterm Allradantrieb auf größtmögliche Leistung einspielt. PTM kommt übrigens serienmäßig mit dem Panamera 4S und dem Panamera Turbo.



Bei der Karosserie wurde zudem verstärkt auf Leichtbau und Aerodynamik geachtet, so dass der Porsche Panamera S trotz gewaltiger Dimensionen gerade einmal 1.770 Kilogramm auf die Waage bringt. Durch die komplette Verkleidung des Unterbodens wurde auch der Luftwiderstand und der Auftrieb an den Achsen reduziert, was in der Praxis zu gesenktem Verbrauch und gesteigerter Dynamik führt. Beim Porsche Panamera Turbo kommt zum aerodynamischen Gesamtpaket zudem ein aktiver Vier-Wege-Heckspoiler hinzu, der sich nicht nur nach oben hin ausfährt, sondern auch in die Breite entfalten kann.



Bei der Weltpremiere in Shanghai wird Porsche die letzten offenen Fragen zu den Panamera-Modellen beantworten, im Anschluss beginnt der Testlauf durch die Fachpresse. Die Markteinführung ist schließlich für September geplant. Die Preise starten bei 94.575 Euro für den Panamera S. Der

Panamera 4S mit Allradantrieb kostet ohne weitere Extras 102.251 Euro. Und das vorläufige Topmodell, der Panamera Turbo, wird bei 135.154 Euro liegen. Angesichts der oben angesprochenen Technik-Optionen wird aber kaum ein Modell für den Grundpreis über den Ladentisch gehen.

Text: [Jan Baedeker](#)

Fotos: Porsche

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

Jetzt kostenlos abonnieren!

<https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-panamera-neues-zur-technik>

© Classic Driver. All rights reserved.