



PORSCHE

## Tisková zpráva

29. dubna 2019

Úspěchy v prémiové kategorii již od roku 2009

### **10 let modelu Porsche Panamera: sportovní vůz, luxusní sedan, průkopník hybridního pohonu**

**Stuttgart.** Před deseti lety vstoupilo Porsche do nového segmentu trhu. V dubnu 2009 představil výrobce sportovních vozů své první Gran Turismo v podobě modelu Panamera. Žádný jiný vůz prémiové kategorie nedokáže tak umně spojit výkony očekávané od sportovního vozu s luxusem a všestranností cestovního sedanu. Zatímco Porsche původně plánovalo roční výrobu na úrovni 20 tisíc vozů, Panamera již dávno překonala veškerá očekávání: zákazníci si doposud převzali více než 235 tisíc vozidel s tímto označením.

„Panamera coby technologická platforma inovací následně předávaných i dalším modelům sehrála za poslední dekádu významnou roli v utváření historie naší značky,“ vysvětluje Michael Steiner, tehdejší první viceprezident pro produktovou řadu a v současnosti člen představenstva společnosti Porsche AG zodpovědný za výzkum a vývoj. „S ohledem na vysoce výkonná hybridní provedení je dnes především průkopníkem elektromobility v rámci Porsche.“ Současná druhá generace tohoto modelu se vyrábí výhradně v závodu Porsche v Lipsku a nabízí ve třech různých karosářských provedeních. Funkci viceprezidenta Porsche pro produktovou řadu zastává od května 2018 Thomas Friemuth.

---

## **První čtyřmístný prototyp Porsche, vycházející z typu 356**

Během více než 70leté historie značky se konstruktéři Porsche opakovaně vraceli k myšlence „Porsche pro čtyři“. V 50. letech minulého století vyvinuli pohodlný čtyřmístný vůz vycházející z typu 356. Typ 530 se vyznačoval prodlouženým rozvorem, rozměrnějšími dveřmi a zvýšenou střechou v zadní části vozidla. Následovaly další pokusy, včetně čtyřdveřového prototypu vycházejícího z modelu 911, resp. v 80. letech minulého století prodlouženého provedení typu 928. Jedno z nich používal Ferry Porsche jako svůj soukromý vůz. V roce 1988 učinilo Porsche nový pokus s typem 989: čtyřdveřové kupé nabízelo prostor pro dvě plnohodnotná sedadla vzadu. Pohon zajišťoval vpředu umístěný agregát V8. Designové prvky z typu 989 byly později začleněny do modelu 911 generace 993. Avšak tak jako všechny podobné koncepty před ním zůstal i typ 989 pouhým prototypem. Z ekonomických důvodů byl vývoj počátkem roku 1992 pozastaven.

## **Mirage, Meteor a Phantom: zelená pro Panameru**

Počátkem nového tisíciletí realizovalo Porsche několik průzkumů trhu i analýzu konkurence a rozhodlo se vyvinout čtyřdveřový sedan se splývavou zádí. Vstup do prémiové kategorie byl velkým přáním tehdejšího předsedy představenstva Porsche Wendelina Wiedekinga. Součástí specifikací byla mimořádná jízdní dynamika, velkorysá prostornost a typický vzhled Porsche. Dodává Michael Mauer, viceprezident Style Porsche: „Chtěli jsme postavit čtyřmístný sportovní vůz s rychle klesající křivkou střechy a velkou výklopnou zádí.“ Z procesu návrhu vzešly tři koncepty s označením „Mirage“, „Meteor“ a „Phantom“. Pozdější produkční model byl nejvíce podobný mohutně působícímu konceptu Mirage. Nakonec se uplatnily prvky ze všech tří variant – a byl zvolen nový název „Panamera“, inspirovaný vytrvalostním závodem pořádaným v Mexiku: „Carrera Panamericana“.

---

## **Vysoko v Šanghaji: světová premiéra ve výtahu**

První oficiální prezentace Panamery 19. dubna 2009 byla jednoduše velkolepá: Porsche sezvalo zástupce médií z celého světa na tiskovou konferenci v 94. patře Světového finančního centra v Šanghaji. Do nákladního výtahu bylo nutné dostat na výšku Panameru pomocí speciálně vyrobeného vozíku. Operace zabrala šedesátce pracovníků několik hodin, avšak dalších 400 metrů do výšky vystoupal vůz ve výtahu za pouhou minutu.

První Panamera – s interním označením G1 – nastolila ve své třídě měřítko svým širokým pokrytím sportovních vlastností a pohodlí. A také byla doslova nabitá inovacemi: jako první produkční model v prémiové kategorii nabídla samočinnou převodovku ve spojení se systémem Start-Stop. Vrcholné provedení Panamera Turbo rovněž uvedlo vzduchové odpružení s doplňkovým tlakovým zásobníkem, stejně tak jako aktivní aerodynamiku pomocí zadního spoileru nastavitelného ve čtyřech směrech. Gran Turismo dále svojí novou koncepcí zobrazování a ovládání nastolilo směr všech dalších modelových řad Porsche.

Modelová řada rychle a soustavně rostla, a tak dnešní nabídka pohonných jednotek zahrnuje benzínová, naftová a hybridní ústrojí o výkonech od 250 do 550 koní, přičemž k dispozici jsou verze s pohonem samotných zadních nebo všech kol. Zpočátku byly k dispozici atmosférické motory V6 a V8 v kombinaci se šestistupňovou manuální převodovkou. Většina zákazníků volila sedmistupňové dvouspojkové ústrojí Porsche PDK. Pro naftová a hybridní provedení bylo možno zvolit kombinaci s osmistupňovou automatickou převodovkou.

V rámci faceliftu v roce 2013 se objevilo provedení Executive s prodlouženým rozvorem, určené především pro čínské zákazníky. Zvýšil se i výkon motorů až na 570 koní. Panamera byla pro Porsche nesmírně důležitá: prostřednictvím Gran Turisma se značka etablovala v novém tržním segmentu – a uvedený model jí též napomohl pevně zakotvit na silně růstovém čínském trhu.

---

## **Zbrusu nová: druhá modelová generace od roku 2016**

Vývoj druhé generace modelu Panamera (G2) probíhal v několika proudech: kromě Gran Turismo se standardním nebo prodlouženým rozvorem byla na identické platformě vyvinuta i třetí varianta: Sport Turismo. Avantgardní ztvárnění a koncepce karoserie přinesla v roce 2017 do prémiové kategorie ještě více všestrannosti. Studie „Concept Sport Turismo“ se veřejnosti poprvé ukázala na autosalonu v Paříži 2012. Koncept, kterému se dostalo nemalé pozornosti, byl předchůdcem druhé generace Panamery, jejíž slavnostní světová premiéra proběhla 28. června 2016.

G2 byla ještě sportovnější a elegantnější, avšak ničím neslevila ze své velkorysé prostornosti: linie střechy klesala ještě o něco rychleji, vzadu byla lehce naznačena opačná křivka a horizontální zadní světla zdůraznila příslušnost ke značce. Pod sportovní karoserií se opět skrývala řada inovací, včetně nové digitální koncepce zobrazování a ovládání. Díky podvozkovým technologiím, jako je tříkomorové vzduchové odpružení, řízení zadních kol nebo stabilizátory s proměnnou tuhostí (PDCC Sport), byla Panamera okamžitě doma v ulicích města i na závodních okruzích. To ještě podpořil čas 7:38 min na Severní smyčce Nürburgringu – kterého dosáhl tovární jezdec Porsche Lars Kern za volantem standardní Panamery Turbo. Pohonné jednotky prodělávaly další a další optimalizace při současném zvyšování výkonu: v rámci celé modelové řady byly uvedeny nové motory a v roli převodovky je dnes osmistupňové ústrojí PDK. Výkonová škála, začínající 330 koňmi, dnes končí hodnotou 680 koní u top modelu s plug-in hybridním ústrojím.

## **Hybridní modely se strategií „e-boost“ pro výkony na úrovni supersportů**

Porsche se svojí Panamerou v roce 2011 připravilo půdu pro elektromobilitu. Panamera S Hybrid jako první full-hybrid s paralelním ústrojím v kategorii prémiových vozů byla nejehospodárnějším modelem Porsche v historii, a to i přes svůj výkon 380 koní. Panamera S E-Hybrid o dva roky později opět kráčela v čele segmentu jako celosvětově první plug-in hybrid – s výkonem 416 koní a elektrickým dojezdem 36 kilometrů. S druhou generací Panamery prosadilo Porsche elektrickou posilu napříč všemi variantami tohoto modelu: strategie „e-boost“ převzatá ze supersportu 918

---

Spyder dodala vozu výkonové schopnosti na úrovni spojované spíše se sportovními vozy, avšak zde v kombinaci s vysokou hospodárností – což platí pro Panameru 4 E-Hybrid o výkonu 462 koní i top model Panamera Turbo S E-Hybrid s maximálním systémovým výkonem 680 koní.

„U G2 se nám podařilo přenést výkonnostně zaměřenou hybridní strategii z modelu 918 Spyder do segmentu prémiových vozů,“ říká Gernot Döllner, viceprezident pro produktovou řadu Panamera v letech 2011 až 2018, dnes v Porsche zodpovědný za vývoj produktové koncepce. Tato strategie byla ze strany zákazníků přijata pozitivně: v roce 2018 bylo hybridním pohonem vybaveno 67 procent všech vozů Panamera dodaných evropským zákazníkům.

*Další informace a filmové/obrazové materiály najdete na stránkách Porsche Newsroom: [newsroom.porsche.com](http://newsroom.porsche.com)*

Panamera Turbo:

Kombinovaná spotřeba paliva: 10,4 l/100 km; kombinované emise CO<sub>2</sub>: 238 g/km

Panamera 4 E-Hybrid:

Kombinovaná spotřeba paliva: 2,6 až 2,7 l/100 km; kombinovaná spotřeba energie: 16,0 až 16,1 kWh/100 km; kombinované emise CO<sub>2</sub>: 60 až 62 g/km

Panamera Turbo S E-Hybrid:

Kombinovaná spotřeba paliva: 3,3 l/100 km; kombinovaná spotřeba energie: 16,0 kWh/100 km; kombinované emise CO<sub>2</sub>: 74 g/km

Údaje o spotřebě paliva a emisích CO<sub>2</sub> byly stanoveny v souladu s novou metodikou WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure). Prozatím by se měly i nadále uvádět odpovídající hodnoty odvozené podle metodiky NEDC. Tyto hodnoty však nelze porovnávat s hodnotami určenými v souladu s doposud používanou metodikou měření NEDC.