

---

## Porsche Panamera wird aggressiver und komfortabler

Von Jens Meiners, cen

Es ist das Jahr großer Debüts für die deutsche Autoindustrie. Elektroautos, Hybrid, ein neuer GTI – vor allem aber der neuen S-Klasse von Mercedes-Benz. Aber während in Sindelfingen die Devise „größer und besser“ gilt, bereitet Porsche in Weissach und Zuffenhausen eine geschliffene Antwort vor. Die zweite Generation des Panamera erhält ein Facelift, um die beiden Gesichter des Fahrzeugs zu schärfen: Es wird komfortabler – und sportlicher. Am besten lassen sich diese beiden Seiten direkt am Lenkrad erkunden, und genau dazu hatten wir im nördlichen Schwarzwald Gelegenheit – auf ausgiebigen Testfahrten mit Baureihenleiter Thomas Friemuth und einigen seiner Top-Ingenieure.

Was dabei noch weitgehend verborgen blieb, sind die stilistischen Veränderungen, die aber ohnehin eher bescheiden ausfallen. Für den Turbo S wird es eine aggressivere Frontschürze geben, die hintere Stoßstange erhält bei allen Modellen leichte Änderungen. Die Rücklichter erstrecken sich jetzt ohne Unterbrechung über die gesamte Breite des Fahrzeugs, und der Porsche-Schriftzug ist dreidimensional ausgestaltet. Das bisher optionale, im Vergleich zur Basis wenig subtile Sport-Design-Paket ist nunmehr serienmäßig. Und es soll drei neue Felgendesigns sowie zwei neue Farben geben.

Die Änderungen im Interieur sind dezent: Ein neues Lenkrad unterstreicht die Verwandtschaft zum 911, und es gibt neue Hölzer. Die Schaltpaddel fühlen sich solide und teuer an, wir sind jedoch froh sind, dass es – anders als beim 911 – weiterhin möglich ist, die Gänge in einer Schaltgasse auf der Mittelkonsole anzuwählen, die korrekt ausgelegt ist: Zum Hochschalten muss man den Hebel nach hinten ziehen, zum Herunterschalten nach vorne stoßen. Früher war das Schema falschherum programmiert.

Porsche hat das Infotainment-System um neue Funktionen wie die vielgepriesene Schnittstelle Apple Car Play erweitert. Die Spracherkennung funktioniert besser, das System ist insgesamt schneller und der zentrale Bildschirm bietet eine höhere Auflösung als bisher. Schön wäre es, wenn sich die Instrumentierung vor dem Fahrer freier programmieren ließe, während es uns nicht stören würde, wenn die wie ein Fremdkörper wirkende Sport Chrono-Uhr auf Knopfdruck (oder überhaupt) verschwinden würde.

Im Rahmen des Facelifts hat Porsche wichtige Änderungen am Antrieb vorgenommen. Den Einstieg macht im Panamera 4 ein 2,9-Liter-V6 mit 330 PS, der bereits vor Monaten schleichend den früher eingebauten 3,0-Liter-V-6 abgelöst hat. Darüber, im Panamera 4S, rangiert der gleiche 2,9-Liter-V6 mit 440 PS. Eine Stufe darüber beginnt die Welt der Achtzylinder: Der 4,0-Liter-V8 im GTS klettert in der Leistung von 460 auf 480 PS, während die Turbo genannte Variante mit 550 PS gestrichen und durch den 630 PS starken Turbo S ersetzt wird.

Dieser für Enthusiasten extrem reizvolle Motor wartet gegenüber der im bisherigen Turbo und weiterhin im GTS verbauten V8-Maschine mit reichlich Feinarbeit im Detail auf. Die Ingenieure haben Kolben, Kurbelwelle und Steuerkette optimiert, es gibt größere Turbolader und neue Einspritzdüsen und selbst die Zündkerzen wurden ausgetauscht. Porsche hat sehr viel Arbeit in diesen Motor gesteckt, der absolut überlegene Fahrleistungen liefert.

Und dann gibt es ja auch noch das Hybrid-Sortiment, bei dem sich zu Panamera 4 Hybrid mit bisher 462 PS und dem Panamera Turbo S E-Hybrid mit zukünftig 700 PS eine mittlere Version namens Panamera 4S E-Hybrid gesellt, die 560 PS leisten wird. Alle drei erhalten eine neue 17,9-kWh-Hochvoltbatterie anstelle der zuvor verwendeten 14,1-kWh-Batterie;

---

die Batteriestrategie ist optimiert, die rein elektrische Reichweite steigt um stolze 30 Prozent.

Die beiden kleineren Modelle basieren auf dem 2,9-Liter-V6, während der Turbo S E-Hybrid auf dem 4,0-Liter-V8 basiert. Bei diesem V8 handelt es sich allerdings im Gegensatz zum 630 PS starken Turbo S um das weitgehend unveränderte Aggregat aus dem GTS und dem verflommenen Turbo. Für Enthusiasten ist damit klar: Der Turbo S ohne die schwere Hybridtechnologie ist das interessantere Auto.

Alle Motoren sind mit einer ultraschnellen Acht-Gang-Doppelkupplungs-Automatik ausgerüstet, der Allradantrieb ist in Europa inzwischen bei jedem Modell serienmäßig. Bei den Testfahrten präsentierten sich die jeweiligen Maschinen sehr überzeugend, wobei vor allem die Hybrid-Modelle einen Sprung vollziehen, sich linearer anfühlen und in sportlichen Fahrmodi aggressiver reagieren.

Leider hat es Porsche versäumt, mit dem Facelift den für Langstreckenfahrer interessantesten Motor zurückzubringen: Die Rede ist vom 421 PS starken V8-Dieselmotor, der anfangs für exzellente Fahrleistungen bei spontanem Ansprechverhalten sorgte – und dies bei sehr niedrigen Realverbräuchen, die oftmals günstiger liegen als bei den Hybriden. Angebotene Fahrzeuge erzielen in den Gebrauchtwagenbörsen hohe Preise und man darf davon ausgehen, dass nicht wenige Panamera-Käufer lieber heute als morgen wieder einen Selbstzünder im Programm sehen würden.

Die Fahrwerksingenieure haben das adaptive Dämpfersystem, die Wankstabilisierung, die Momentenverteilung und die optionale Luftfederung verbessert. Das Resultat ist spürbar besserer Komfort in den sanfteren Fahrmodi, und das passt nicht schlecht zu diesem Auto, das trotz seiner niedrigen Silhouette ein Platzangebot im Fond bietet, das sich an BMW 7er, Audi A8 und Mercedes S-Klasse messen kann.

Andererseits ist der Panamera in seinen Sport-Modi noch aggressiver geworden, zweifellos eine Reaktion auf neue Konkurrenz in Form des viertürigen AMG GT und des BMW M8 Gran Coupé. Der Porsche hat in Sachen Dynamik nie zu wünschen übrig gelassen, doch die Änderungen an den Fahrwerkssystemen in Kombination mit einer spürbar präziseren Lenkung sollen jetzt sicherstellen, dass er die Spitze verteidigen kann.

Tatsächlich fühlt sich der Panamera auf den wenig befahrenen, engen Straßen des nördlichen Schwarzwalds ungemein flink und wendig an. Keine andere Oberklasse-Limousine kann in engen und schnellen Kurven so präzise positioniert werden, und das Stabilitätskontrollsystem erlaubt je nach Einstellung eine Menge Spaß, bevor es einschreitet und die Driftwinkel begrenzt. Es gibt Oberklasse-Limousinen, die auf engen Straßen vorgestellt wurden und dabei gnadenlos versagt haben. Im Panamera unterstreichen derart anspruchsvolle Straßen hingegen die überlegenen dynamischen Fähigkeiten.

Porsche wird den Panamera weiterhin in drei Formen anbieten: Mit Normalkarosserie, als verlängerten Executive und als Sport Turismo mit Kombi-Charakter. Für alle gilt: Wie kein anderes Auto kombiniert der Panamera Längs- und Querdynamik eines Sportwagens mit dem Platzangebot der Oberklasse. Damit bleibt er trotz starker Konkurrenz Solitär und Messlatte im Segment. Ende August fallen die Masken endgültig. (ampnet/jm)

---

## Bilder zum Artikel



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Unser Autor Jens Meiners.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Baureihenleiter Thomas Friemuth und unser Autor Jens Meiners (rechts).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---