

---

## Porsche setzt beim Panamera noch zwei drauf

Mit dem Turbo S E-Hybrid und GTS bringt Porsche im Herbst die neuen Spitzenmodelle des Panamera auf den Markt. In beiden kommt der weiterentwickelte 4,0-Liter-Biturbo-V8 zum Einsatz, der bereits den Panamera Turbo E-Hybrid antreibt. Beim S E-Hybrid leistet er 599 PS (441 kW). Dazu kommen weitere 140 kW (190 PS) aus dem in das Acht-Gang-Doppelkupplungsgetriebe integrierten Elektromotor. Sie machen den S E-Hybrid zum bislang stärksten Panamera überhaupt.

Die Systemleistung steigt gegenüber dem Vorgänger um 102 PS (75 kW) auf 782 PS (575 kW), das maximale Drehmoment steigt um 150 Newtonmeter auf 1000 Nm. Der Panamera Turbo S E-Hybrid beschleunigt in 2,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 325 km/h. Dies entspricht einer Verbesserung um 25 km/h und 0,5 Sekunden. Die elektrische Normreichweite liegt bei bis zu 88 Kilometern.

Porsche unterstreicht die Rolle der Turbo-Modelle als Spitze der Baureihe mit einem eigenständigen Heckunterteil sowie einem spezifischen Bugteil in Wagenfarbe. Am Heck runden in Dunkelbronze verchromte Endrohre das Bild ab. Zum Serienumfang gehört zudem die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) mit gelb lackierten Bremssätteln.

Exklusiv den Turbo-Modellen vorbehalten ist der edel-metallische Grauton Turbonit. Der Panamera Turbo S E-Hybrid trägt diesen Farbton an den Airblades an der Fahrzeugfront, an einer Spange im Heckunterteil sowie an den geschmiedeten 21-Zoll-Rädern mit Zentralverschluss. Im Innenraum setzt Porsche beispielsweise Akzentleisten, Gurtbänder sowie Bedienelemente in der Mittelkonsole und am Lenkrad in Turbonit ein. Hinzu kommen Turbonit-Kontrastnähte an Sitzen, Türverkleidungen, Instrumententafel und Fußmatten. Der Dachhimmel ist komplett mit dem raulederähnlichen Material Race-Tex bezogen.

Schon vor seiner Markteinführung hat der neue Panamera Turbo S E-Hybrid eine neue Bestmarke auf der Nordschleife des Nürburgrings aufgestellt. Die 7:24,172 Minuten von Porsche-Testfahrer Lars Kern machen das Modell zur schnellsten Oberklasse-Limousine mit Verbrennungsmotor sowie Hybridantrieb auf der Strecke,

Der GTS bildet das Spitzenmodell bei den unelektrifizierten Panamera. Er leistet 500 PS (368 kW), 20 PS mehr als die Vorgängergeneration, beschleunigt in 3,8 Sekunden auf Tempo 100 und hat eine Höchstgeschwindigkeit von 302 km/h. Das Fahrwerk ist ein Zentimeter tiefergelegt und verfügt über verstärkte Stabilisatoren. Die elektronisch gesteuerte Differenzialsperre PTV Plus verteilt das Drehmoment stets optimal zwischen den Rädern. Sowohl beim Exterieur- als auch beim Interieurdesign hebt sich der GTS mit sportlichen Akzenten von den anderen Modellen der Baureihe ab.

Der Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid wird zu Preisen ab 229.400 Euro angeboten, der GTS ist mit 165.300 Euro deutlich günstiger. (aum)

---

## Bilder zum Artikel



Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



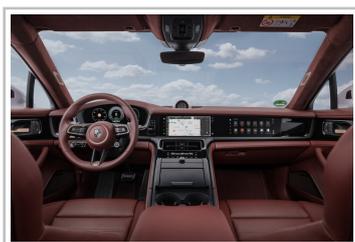
Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Panamera GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

---



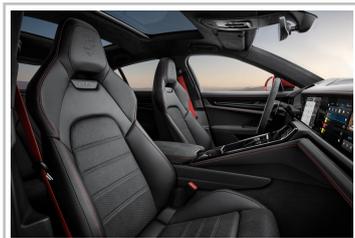
Porsche Panamera GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Panamera GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Panamera GTS.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche

---