



QUICK SILVER



Er ist silbern, und er ist schnell – angeblich sogar auf der Rennstrecke. 9ELF wollte es genau wissen und nahm sich den PANAMERA GTS auf dem großen Kurs in Hockenheim zur Brust

TEXT: JÜRGEN GASSEBNER, OLIVER DUTT FOTOS: WWW.SCOUTSOURCE.DE GRAFIKEN: MEMOTEC GMBH



ngesichts eines Leergewichts von 1920 Kilogramm und einer Motorleistung von 430 PS waren wir bei Erscheinen des Panamera GTS vor kurzem noch mehr als skeptisch. Dieses Auto sollte also ein Rundstrecken-Performer nach Art des Hauses Porsche sein? Schwer zu glauben - deshalb wollten wir's im Falle des Panamera GTS genau wissen. Um nicht zu sagen ganz genau.

GROSSER KURS IN HOCKENHEIM

Die exzellenten Qualitäten der gerade Panamera-Baureihe schnellen Biegungen im Hinterkopf, entschieden wir uns für den großen Kurs von Hockenheim, der dem Charakter des 288 km/h schnellen Panamera GTS durchaus entgegenkommt. Wir erinnern uns an Testtermine mit etwas leichteren, dafür stärkeren Boliden, die selbst unter guten Bedingungen Mühe hatten, die Zwei-Minuten-Schallmauer des großen Kurses zu erreichen. Und wir erinnern uns an unseren letzten Tracktest mit dem 911 GT3 RS 4.0, dem wir - zugegebenermaßen im Verkehr - eine 1:56 Minuten abtrotzten,

wenngleich nach unserer Einschätzung mit guten drei Sekunden Luft für eine bessere Zeit. Was also könnte der Zwei-Tonnen-Brenner hier wohl erreichen. Die Schätzungen bewegten sich zwischen 2:04 und 2:08 Minuten – irgendwo hier sollte er sich vermutlich einordnen.

AGIL WIE EIN SPORTWAGEN

Als wir bei strahlendem Sonnenschein, 15 Grad Außen- und 27,5 Grad Asphalttemperatur den Hockenheimer Kurs erstmals unter die GTS-Räder nehmen, gelten die ersten Runden dem Luftdruck. Der allererste sich vermittelnde Eindruck ist aber, dass sich der Panamera GTS ungemein leichtfüßig und direkt bewegen lässt - durchaus so, wie wir es von einem Sportwagen von Porsche erwarten würden - doch nicht unbedingt von einer Sportlimousine dieses Kalibers. Nach vier sehr zügig gefahrenen Runden steuern wir die Box an und lassen den Pneus deutlich Luft ab, stiegen die Werte doch bereits in dieser kurzen Zeit auf rund 2,9 bar vorne und 2,6 bar hinten an.

DATA RECORDING VON MEMOTEC

Während sich die Reifen eine Ab-









kühlung verschaffen und später dann mit 1,9 bar rundum in den Rundenkampf geschickt werden, sorgt Uli Mesch von Data-Recording-Spezialist Memotec dafür, dass bei der Ermittlung der Rundenzeiten auch alles seine Ordnung hat. Über die OBD-Schnittstelle stellt er die Verbindung zwischen CAN-Bus des Panamera GTS und seinem GPSgestützten Laptimer mit Data-Logger her - ein Vorgang, der inklusive Anbringen des Instruments per Saugnapfhalterung keine zwei Minuten beansprucht und das spätere Auslesen mannigfaltiger, aufgezeichneter Daten wie Geschwindigkeiten, Längs- und Querbeschleunigungen, jeweils eingelegter Gangstufen und vielem mehr erlaubt. Und das Beste daran: Das "Plug-and-Play"-fertige System gibt's bereits ab 300 Euro. Eine feine Geschichte.

DAS FAHRWERK IST EINE MACHT

Die um zehn Millimeter tiefergelegte Karosserie und das besonders sportlich abgestimmte Fahrwerk sind die wesentlichen technischen Modifikationen, die den GTS fit für den Rundkurs machen sollen. Serienmäßig übernehmen die adaptive Luftfederung und das Porsche Active Suspension Management (PASM) die Verbindung von Chassis und Karosserie und passen sich durch Niveauregulierung, Höhenverstellung, Verstellung der Federrate und elektrische Einstellung des Stoßdämpfersystems jederzeit den Fahraufgaben an. Fünf Millimeter starke Distanzscheiben zwischen Rad und Radträger verbreitern zudem die Spur an der Hinterachse, so dass der GTS noch stabiler liegen soll.

Den notwendigen Grip übernehmen dabei optionale 20-Zoll-Reifen vom Typ Michelin Pilot Sport der Dimension 255/40 an der Vorderachse und 295/35 an der Hinterachse. Serienmäßig rollt der GTS auf 19-Zöllern. Ungemein fahrstabil bei hohem Tempo weit jenseits der 200 km/h in der langgezogenen Parabolika und willig, ja geradezu behende einlenkend in die Spitzkehre und in den engen 90-Grad-Haken in der Mercedes-Arena, begeistert uns der Panamera GTS damit tatsächlich auf Anhieb.

STANDFESTE BREMSEN

Verzögert wird der sportliche Panamera von der Bremsanlage des Panamera Turbo, in unserem Fall in der besonders leistungsstarken und



Standfest: Brachiale Bremspower liefert die PCCB-Anlage – und das nahezu konstant über viele Runden



Gute Option: Serienmäßig auf 19 Zoll unterwegs, durften es für die Rennstrecke 20-Zöller sein



Dezente Sportlichkeit: Dem Panamera GTS sieht man seine Fähigkeiten nicht wirklich an



Alcantara-geschwängertes Interieur mit hochgradigem Wohlfühlfaktor



zudem deutlich leichteren PCCB-Ausführung. Die reduzierten ungefederten sowie rotierenden Massen bringen dem GTS gerade auf der Rennstrecke nochmals fahrwerksseitige Pluspunkte sowie Vorteile beim Beschleunigen und Verzögern ein. Selbst nach etlichen Runden an diesem Tag gehen die strammen Verzögerer nicht in die Knie, sondern die Reifen bestimmen den Grenzwert des sportlichen Treibens. Doch dazu später.

Der Panamera GTS soll besonders sportliche Anforderungen erfüllen und ist deshalb serienmäßig mit dem Sport Chrono Paket ausgestattet, das neben den Fahr-Modi Normal und Sport auch das Programm Sport Plus anbietet. Je nach Modus werden bestimmte Eigenschaften des Gran Turismo nochmals geschärft: Der Motor reagiert sensibler auf Änderungen der Gaspedalstellung, die Übergänge zwischen Zug und Schub und umgekehrt werden sportlich straffer, die Lastwechsel spon-

taner und dynamischer. Unterstützt wird diese unmittelbare Reaktion durch die Steuerung von Motor und PDK-Kupplungen, die den gesamten Triebstrang immer leicht vorspannen, damit jede Leistungsanforderung des Fahrers sofort in Vortrieb umgesetzt werden kann.

Im von uns für diesen Tracktest absolut favorisierten Sport Plus-Modus werden die Schaltzeiten des PDK nochmals kürzer, die Schaltvorgänge nochmals sportlicher. Schon bei geringer Verzögerung auch bei hohen Drehzahlen - schaltet im Automatik-Modus eine dynamischere Bremsrückschaltung zügig zurück. Zusätzlich werden die Schaltpunkte in Richtung höherer Drehzahlen verschoben, wodurch dann später hochgeschaltet und früher zurückgeschaltet wird. Beim Hochschalten wird die Anpassung der Motordrehzahl zudem außer Kraft gesetzt, so dass beim Schließen der Kupplung zum nächst höheren Gang eine Momentenüberhöhung für einen zusätzlichen Schubimpuls sorgt. Tatsächlich kredenzt der GTS damit ein Beschleunigungsverhalten, als würde er von einem unsichtbaren Gummiband auf Tempo katapultiert.

2:02,2 MINUTEN MIT PSM

Darüber hinaus greift das Stabilisierungssystem PSM im Modus Sport Plus für mehr Längs- und Querdynamik später ein, das Einbremsen in Kurven wird spürbar agiler. Wie wir gerade eingangs der Spitzkehre feststellen können, lässt das PSM gerade bei niedrigen Geschwindigkeiten eine sportlichere Fahrweise beim Anbremsen und Herausbeschleunigen zu und sorgt so für einen Ausbund an Fahrspaß. Auf der Uhr bestätigt sich das enorm hohe Niveau der diversen elektronischen Kniffe, und mit 2:02,2 Minuten tanzen wir eine sogar für uns selbst überraschende Zeit in den Hockenheimer Asphalt.

2:01,7 MINUTEN OHNE PSM

Noch mehr Agilität bietet der Sport Plus Modus bei ausgeschaltetem PSM. Allerdings bleibt er zur Sicherheit stets im Hintergrund verfügbar und greift automatisch ein, wenn sich beide Vorderräder im ABS-Regelbereich befinden. Ergänzend senkt die adaptive Luftfederung das Fahrzeug auf das Tiefniveau ab und schaltet zusätzlich auf eine härtere Federate um. Auch der Anstellwinkel des Heckspoilers ändert sich auf die



Sportsüchtige Mitfahrer dürfen achtern in Einzelsitzen Platz nehmen

Der Panamera GTS ist ein Feuerzeug, und zwar ein ganz schön großes



Das Sportgestühl des Panamera GTS bietet enormen Seitenhalt und ist exzellent verarbeitet







Der 430 PS-V8 schüttet das Füllhorn des Drehmoments aus

konsequent performanceorientierte Stellung. Mit deaktiviertem elektronischem Helferlein gewinnen wir schließlich auf Anhieb eine halbe Sekunde, und die Uhr bleibt bei 2:01,7 Minuten stehen. Eine Zeit, die wir in dem uns an diesem Tag zur Verfügung stehenden Zeitfenster nicht mehr unterbieten, wohl wissend, dass mit noch etwas Arbeiten am Luftdruck und nicht zuletzt mehr Trainingskilometern eine hohe 2:00 Minuten absolut machbar erscheint. Und das ist für den großen Kurs echt ein Wort - selbst für so manchen Sportwagen.

NOCH MEHR FAHRDYNAMIK

Als finale Ausbaustufe des Panamera GTS-Fahrwerks bietet Porsche die Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) an, kombiniert mit der elektronisch geregelten Hinterachs-



Unser Mann fürs Schnelle: Oliver Dutt, 2011 noch in der GT Masters unterwegs

Quersperre und PTV Plus, wie sie auch in unserem Testwagen zur Verfügung standen. PDCC verhindert Rollbewegungen der Karosserie um die Fahrzeuglängsachse durch Aufbringen eines Gegenmomentes mittels aktiver Stabilisatoren an der Vorder- und Hinterachse. Außerdem verbessert das System die Fahrzeugbalance durch eine dynamische Wankmomentenverteilung. Die PDCC ist an die straffere Dämpfung des PASM durch eine noch sportlichere Ausprägung optimal angepasst. Das erfreuliche Resultat, gerade für uns auf der Rennstrecke: höchste Agilität in jedem gefahrenen Geschwindigkeitsbereich sowie ein optimales Einlenk- und ein ausgeglichenes Lastwechselverhalten.

Die fahrdynamischen Vorzüge der PDCC werden durch das Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) nochmals verstärkt. Das System arbeitet mit einer variablen Momentenverteilung an den Hinterrädern sowie einer elektronisch geregelten Hinterachs-Quersperre und optimiert das Einlenkverhalten bei sportlicher Fahrweise. Dazu erzeugen Bremseneingriffe am hinteren, kurveninneren Rad einen zusätzlichen Drehimpuls in Richtung des Lenkradeinschlags. Das Ergebnis ist ein direktes und dynamisches Einlenken in die Kurve, wie wir es bereits auch vom 911 kennen. Ergänzend verbessert PTV Plus bei hohen Querbeschleunigungen, beim Beschleunigen auf Fahrbahnen mit unterschiedlichen Reibwerten und beim Herausbeschleunigen aus engen

Beim Anbremsen zeichneten wir Verzögerungen von bis zu 12,6 m/s² auf



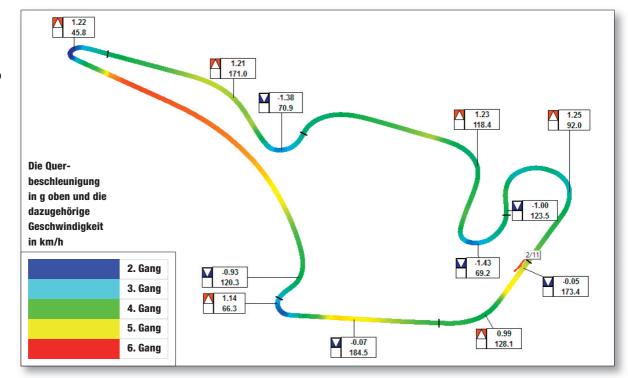


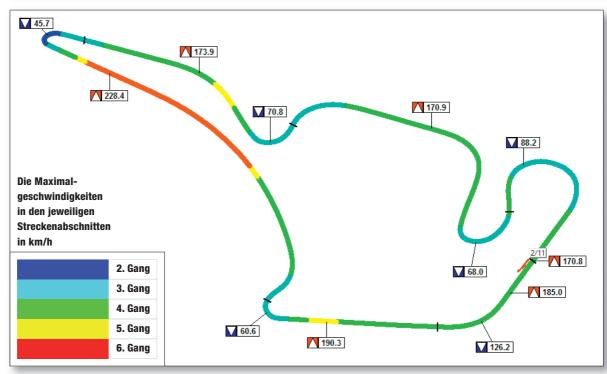
Kurven bedarfsgerecht die Traktion. Beim Lastwechsel in der Kurve dreht das Fahrzeug durch das von der Hinterachsquersperre aufgebaute entgegen gerichtete Giermoment weniger ein und bleibt besser in der Spur. Daraus ergeben sich hohe querdynamische Fahrzeugstabilisierung, optimale Traktion und hohe Agilität bei jeder Geschwindigkeit mit präzisem Einlenk- und ausgeglichenem Lastwechselverhalten.

RACING-SPIRIT FÜR VIER PERSONEN

Wer als sehr sportlicher Fahrer mit dem Panamera GTS liebäugelt, wird aber nicht nur dessen hohe fahrdynamische Qualitäten schätzen lernen. Auch das auf Wunsch Alcantara-geschwängerte Interieur transportiert das hohe Maß an Sportlichkeit. Zur eindeutigen Differenzierung sind die vorderen Einstiegsleisten aus Edelstahl zudem mit einem "Panamera GTS"-Schriftzug versehen. Zusätzlich finden sich im Kombi-Instrument und auf den Kopfstützen eingestickte GTS-Schriftzüge wieder, die den Panamera GTS unverwechselbar machen. Exklusiv für den GTS haben die Zuffenhausener zudem

Unbestechlich:
Das Data
Recording von
Memotec (www.
me-mo-tec.de)
gibt's ab 300 Euro
und bietet eine
Fülle an Möglichkeiten







spezielle optionale Ausstattungspakete in Verbindung mit schwarzem Interieur geschnürt. Dabei sind die Ziernähte der Fußmatten, die Schalttafeloberseite, die Türbrüstung, die Armauflage, die Türtafel und die Mittelkonsole, der Türzuziehgriff sowie die Nähte an den Sitzen in karminrot oder GT-silber ausgeführt. Auch die GTS-Schriftzüge auf den Kopfstützen sowie die Sicherheitsgurte sind in der entsprechenden Farbe gehalten und runden so das sportlich-harmonische Gesamtbild ab.

PORSCHE-V8-SOUND OHNEGLEICHEN

Was wäre automobile Sportlichkeit ohne adäquaten Motorsound. Auch daran haben die Weissacher Ingenieure gedacht und dem Panamera GTS diesbezüglich gehörig auf die Sprünge geholfen. Während er im Normal-Modus ganz den manierlichen Alltagspartner im Nadelstreifenanzug gibt, schlüpft er bei Betätigung von Sport- oder Sport-Plus-Taste auf Knopfdruck ins Rocker-Gewand und tut dies auch lautstark kund. Heiseres, rotziges V8-Brabbeln bei moderaten Drehzahlen

weicht in höheren Bereichen schließlich einem betörenden Brüllen, und beim Herunterschalten in den Anbremszonen – was der Panamera GTS freilich mit automatischem Zwischengas erledigt - unterhält ein gehöriges Backfire Fahrer und Besatzung. Von Zuschauern ganz zu schweigen.

Unterm Strich stellt der Panamera GTS derzeit die wahrscheinlich fahrdynamischste automobile Lösung dar, wenn es darum geht, einen vollwertigen Viersitzer sehr sportlich und mitunter auch auf der Rennstrecke zu bewegen. Das ist Porsche.

MeMoTec-Chef Ulrich Mesch zeigt Oli Dutt schonungslos auf, wo noch Zeit gut zu machen ist

TECHNISCHE DATEN: PORSCHE PANAMERA GTS

Motor: Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen; vier Ventile pro Zylinder; einlassseitig variable Steuerzeiten und Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Benzin-Direkteinspritzung; je zwei Dreiwege-Katalysatoren pro Zylinderreihe mit je zwei Lambdasonden; Motoröl 10,8 Liter; Ruhende Hochspannungsverteilung mit acht Einzelzündspulen; Sekundärlufteinblasung. Bohrung: 96,0 mm, Hub: 83,0 mm, Hubraum: 4806 ccm, Verdichtung: 12,5:1, Motor-leistung: 316 kW (430 PS) bei 6700/min, maximales Drehmoment: 520 Nm bei 3500/min, Literleistung: 65,8 kW/Liter (89,5 PS/Liter), Höchstdrehzahl: 7100/min, Kraftstoffart: Super Plus

Elektrik: 12 Volt; Drehstromgenerator 2660 W; Batteriekapazität 95 Ah

Kraftübertragung: Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; aktiver Allradantrieb mit elektronisch gesteuerter Momentenverteilung (Porsche Traction Management, PTM); Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Übersetzunger: 1. Gang 5,97, 2. Gang 3,31, 3. Gang 2,01, 4. Gang 1,37, 5. Gang 1,00, 6. Gang 0,81, 7. Gang 0,59, R-Gang 4,57, Achsübersetzung: 3,55, Kupplungsdurch-messer: 153 mm/202 mm

Karosserie: Selbsttragende Leichtbaukarosserie in Stahl-Aluminium-Magnesium-Mischbauweise; Fahrer und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten- und Knie-Airbags für Fahrer und Beifahrer; Kopfairbags (Curtain-Airbags) für alle vier Insa Fronthaube zum Fußgängerschutz; vier Sitzplätze

Aerodynamik: Luftwiderstandsbeiwert cw: 0,30, Stirnfläche A: 2,33 m², cw x A: 0,70

Fahrwerk: Aluminium-Doppelquerlenkerachse vorn; Aluminium-Mehrlenkerachse mit Fahrschemel hinten; Luftfedern mit schaltbarem Zusatzvolumen vorn und hinten; elektronisch geregelte Zweirohr-Gasdruckdämpfer vorn und hinten mit stufenloser Anpassung der Dämpferkräfte (Porsche Active Suspension Management, PASM); drei manuell anwählbare Kennfelder

Bremsen: Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung. Vorn: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel; innenbelüftete Bremsscheiben mit 390 mm Durch-messer und 38 mm Dicke. Hinten: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, innenbelüftete Bremsscheiben mit 350 mm Durchmesser und 28 mm Dicke. Porsche Stability Management (PSM): Bremskraftverstärker: Bremsassistent: elektrische

Räder und Reifen: vorn 9 J x 19 mit 255/45 ZR19, hinten 10 J x 19 mit 285/40 ZR19 Maße und Gewichte: Leergewicht DIN 1920 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2480 kg, zulässige Dachlast 75 kg, Länge 4970 mm, Breite 1931 mm, Höhe 1408 mm, Radstand 2920 mm, Spurweiten vorn 1656 mm, hinten 1656 mm, Kofferraumvolumen nach VDA 445 bis 1263 Liter, Tankinhalt: 100 Liter

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 288 km/h, Beschleunigung: null bis 100 km/h in 4,5 Sekunden, null bis 160 km/h in 10,9 Sekunden, null bis 200 km/h in 17,9 Sekunden, null bis 1000 Meter in 23,6 Sekunden

Verbrauch (NEFZ)*: innerstädtisch 16,1 (15,8) Liter/100 km, außerstädtisch 8,0 (7,8) Liter/100 km gesamt 10,9 (10,7) Liter/100 km

CO2-Emissionen*: gesamt 256 (251) g/km, Schadstoffklasse: Euro 5

Preis: 116716 Euro inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer