

# Smartcars Auto Bild



VON 300 BIS 690 PS!  
**5 KOMBIS WOLLEN SPORT WAGEN**



■ TRACK-TEST  
**Neuer VW Golf GTI TCR  
gegen Hyundai i30N**



■ SCHON GEFAHREN  
**Mercedes-AMG  
GT R PRO mit 585 PS**



510 PS · ALLRAD · LEICHTBAU

# SO KOMMT DER NEUE BMW M4



DER NEUE KING AM RING!

**Manthey  
Porsche  
GT2 RS MR**



**Speedart  
speedHYBRID  
PS9-500**

Hochspannung!  
Vorsicht-Lebensgefahr!  
Fähr- und Speiseleitung  
ständig unter Spannung  
15000 Volt



# Strom & Klang

Speedart hat sich den Panamera 4 E-Hybrid vorgeknöpft: Neben mehr PS für den V6 und einer frischen Optik gibt es einen Soundsymposer, der Vibrationen nutzt. Klang der was?

Einem Porsche Panamera in die Technik zu greifen, um ihn per Tuning performant aufzurüsten, mag manchem Betrachter unnötig erscheinen. Schließlich ist das Portfolio der Stuttgarter mit insgesamt vier Verbrennern (Panamera 4, 4S, GTS und Turbo) und den beiden Hybrid-Modellen Panamera 4 E-Hybrid und Turbo S E-Hybrid bereits sehr gut aufgestellt, um für jeden Leistungshunger das passende Modell bereitzuhalten.

Porsche-Veredler Speedart lässt sich von der komplexen Technik des Hightech-Bombers nicht einschüchtern und spendiert dem Biturbo-V6 des Panamera 4 E-Hybrid (330 PS, 450 Nm) eine wohltdosierte Leistungsspritze von 46 PS und 99

Newtonmeter per Zusatzbox. Der Elektromotor mit 100 kW und 400 Nm Serienleistung bleibt unberührt. Die maximale Systemleistung beziffert der Tuner mit 508 PS und 799 Newtonmetern.

Dass hier kein Panamera von der Stange vorrollt, wird schon auf den ersten Blick klar: flachbereifte Schmiederäder in 22 Zoll vergittern die giftgrünen Bremssättel (Serie), per Tieferlegungsmodul für die Luftfederung sackt die Limo 20 mm näher an den Asphalt. Am Heck garniert eine gezackte Lippe den serienmäßigen Ausfahrspoiler. Auffälliger geriet da schon die knallige Porsche-Sonderlackierung in Kaminrot, die Speedart mit einer schwarzen Folierung im Zielflaggendesign aufstylt.

Im Interieur greifen die Leonberger Veredler das Acidgreen der Bremssättel und Türembleme auf, das bei Porsche seit einigen Jahren die Hybridmodelle kennzeichnet: die Ziernähte von Armaturenräger und Türtafeln, der lackierte Fahrmoduswähler und die Zwölf-Uhr-Markierung des neu bezogenen Lenkrads erhalten Akzente in der hellgrünen Signalfarbe. Neben dem wulstig aufgepolsterten Dreispeicher sitzt die Fernbedienung für die Einstellung der Gaspedalsensibilität: träge ausgelegt für Sparfahrten im E-Modus oder direkt ansprechend für sportliche Ausritte – das Ansprechverhalten des elektronischen Gaspedals ist in mehreren Stufen einstellbar. Eine Handy-App steuert ein weiteres Tuning-High-

light des PS9-500: das Active Vibration System. Dieses verfügt über zwei Soundmodule unter der Motorhaube und an einem Träger im Heckbereich der Karosserie, welche die Schwingungen von Motor und Auspuff in mehreren Stufen klanglich verstärken sollen.

Klingt merkwürdig, funktioniert aber: Ein satter Brummtön vertont das eher fade Ansauggeräusch des V6 und das Nachbrodeln der optionalen Porsche-Sportabgasanlage harmonisch nach. Die Intensität ist für beide Module separat regelbar. Eine spannende und vor allem TÜV-konforme Alternative zu den mittlerweile illegalen Soundgeneratoren mit externem Lautsprecher, die uns mit 1190 Euro durchaus fair gepreist erscheint.



Der verkabelte Knubbel links unter der Haube gehört zum Active Vibration System. Die Lackierung der (Serien-)Domstrebe kostet 270 Euro



Die Ziernähte in giftigem Acidgreen (450 Euro) setzen Farbtupfer ins schwarze Leder. Das Lenkrad polstert Speedart für 890 Euro griffig auf



Die luchsohrige Heckspoilerlippe fällt optisch kaum auf. Auf den Namen „Speedhybrid“ setzte der Tuner schon bei seinem ersten Hybrid-Cayenne

Ob das auch für die Leistungssteigerung gilt, prüfen wir auf unserer Messstrecke. Porsche gibt die Beschleunigung des Panamera 4 E-Hybrid mit 4,6 Sekunden auf 100 km/h an. Ein von uns gemessener Panamera 4S mit 440 PS (Heft 7/2018) schaffte den Standardsprint in 4,0 Sekunden und benötigte deren 15,5 bis 200 km/h. Trotz seiner 270 Kilo Mehrgewicht durch E-Antrieb und Akkus schafft der Speedart ebenfalls 4,0 und 14,5 Sekunden auf 200 km/h. In den Elastizitätswerten ist er dem 4S in allen Gängen klar überlegen. Die 508 PS Systemleistung sind also vorhanden. Auffällig: die teils holprigen Schaltvorgänge des PDK, dessen Software wohl noch einer Anpassung an das erhöhte Drehmoment bedarf.

## FAZIT

Guido Komp

|                   |       |
|-------------------|-------|
| Antrieb           | ★★★★★ |
| Fahrleistungen    | ★★★★★ |
| Bremse            | ★★★★★ |
| Handling/Fahrspaß | ★★★★★ |
| Querdynamik       | ★★★★★ |
| Komfort           | ★★★★★ |
| Alltag            | ★★★★★ |
| Preis/Leistung    | ★★★★★ |

**gesamt** (3,9) ★★★★★

Speedart verhilft dem Panamera 4 E-Hybrid zu einer emotionaleren Akustik und hervorragenden Fahrleistungen zu fairen Preisen. Folierung und Heckspoilerlippe sind genauso Geschmacksache wie die Farbakzente im Innenraum. Weniger empfehlenswert: der teure Schmiederadsatz in 22 Zoll – Kurvenhandlung und Abrollkomfort leiden unter der flachen Extrembereifung spürbar.

★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft

## Technische Daten

|                                 |                            |
|---------------------------------|----------------------------|
| Motorbauart                     | V6 + E-Motor               |
| Aufladung / Ladedruck           | Biturbo / k. A.            |
| Einbaulage                      | vorn längs                 |
| Ventile / Nockenwellen          | 4 pro Zylinder / 4         |
| Hubraum                         | 2894 cm <sup>3</sup>       |
| Bohrung x Hub                   | 84,5 x 86,0 mm             |
| Verdichtung                     | 10,5:1                     |
| <b>kW (PS) b. 1/min (Syst.)</b> | <b>374 (508) / 5000</b>    |
| Literleist. (Verbrenner)        | 130 PS/l                   |
| <b>Nm b. 1/min (System)</b>     | <b>799 / 3400</b>          |
| Getriebe                        | 8-G.-Doppelkupplung        |
| Antrieb                         | Allrad                     |
| Bremsen vorn                    | 390 mm innenbelüftet       |
| Bremsen hinten                  | 365 mm innenbelüftet       |
| Bremsscheibenmat.               | Stahl                      |
| Radgröße vorn - hinten          | 9,5 x 22 - 11 x 22         |
| Reifengröße vorn                | 265/30 R 22                |
| Reifengröße hinten              | 305/25 R 22                |
| Reifentyp                       | Continental SportContact 6 |
| Maße L / B / H in mm            | 5049 / 1937 / 1403         |
| Radstand                        | 2950 mm                    |
| Tank- / Kofferraumvol.          | 80 / 405-1245 l            |
| Normverbrauch · CO <sub>2</sub> | 2,5 l/100 km · 56 g/km     |
| Abgasnorm                       | Euro 6d-Temp               |

## Messwerte

### Beschleunigung

|                        |               |
|------------------------|---------------|
| 0- 50 km/h             | 1,5 s         |
| 0- 80 km/h             | 2,8 s         |
| <b>0-100 km/h</b>      | <b>4,0 s</b>  |
| 0-130 km/h             | 6,3 s         |
| 0-160 km/h             | 9,2 s         |
| <b>0-200 km/h</b>      | <b>14,5 s</b> |
| 0-402,34 m (1/4-Meile) | 12,19 s       |

### Elastizität

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| 60-100 km/h im 4./5. Gang | 3,2 / 4,7 s |
| 80-120 km/h im 5./6. Gang | 4,5 / 5,8 s |
| 80-120 km/h im 7. Gang    | 8,0 s       |

### Bremsweg

|  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| 100-0 km/h kalt (m/s <sup>2</sup> )      | 34,0 m (11,3 m/s <sup>2</sup> )      |
| <b>100-0 km/h warm (m/s<sup>2</sup>)</b> | <b>34,4 m (11,2 m/s<sup>2</sup>)</b> |

### Testverbrauch

|                       |                  |
|-----------------------|------------------|
| Ø auf 100 km          | 9,6 lSP + 22 kWh |
| Reichweite (Benziner) | 833 km           |

### Gewichte

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| Leergewicht / Zuladung  | 2279 / 438 kg    |
| Balance vA/HA           | 48 / 52 %        |
| <b>Leistungsgewicht</b> | <b>4,5 kg/PS</b> |

## Höchstgeschwindigkeit

|                  |          |
|------------------|----------|
| Herstellerangabe | 282 km/h |
|------------------|----------|

## Preise (Euro inkl. MwSt.)

|                     |                     |
|---------------------|---------------------|
| <b>Grundpreis</b>   | <b>113 223 Euro</b> |
| Leistungssteigerung | 1990 Euro           |
| Soundmodul          | 1190 Euro           |
| Komplettradsatz     | 8360 Euro           |
| Tieferlegung        | 1090 Euro           |
| Interieur           | 1490 Euro           |
| Heckspoilerlippe    | 490 Euro            |
| <b>Gesamtpreis</b>  | <b>127 833 Euro</b> |