

Fahrbericht Porsche Panamera Turbo: Ich bin drei Autos – mindestens

Von Peter Schwerdtmann

Hochsommertag an einem bayerischen See: volle Strandcafés, Schaufensterbummler, Familien mit Badeklamotten, schlohweiße Männer im perfekten Radrennfahrer-Dress auf sauteuren Maschinen und wir mittendrin beim ungewollten Cruisen mit Schrittgeschwindigkeit – das ausgerechnet mit 550 PS im Porsche Panamera Turbo. Der Achtzylinder schnurrt wie ein zufriedener Kater, ganz so, als sei Schrittgeschwindigkeit im Hochsommer sein Lebensziel. Das soll das Auto sein, das in 7:38 Minuten die bisher schnellste Runde einer Serien-Limousine auf der Nürburgring Nordschleife geschafft hat?

Wir sind sicher, dass die Rekordzeit stimmt, seit wir vor einigen Wochen an der Seite eines Werksfahrers die ersten Runden auf dem Eurospeedway Lausitz erlebt haben. Was der Zweitonner dort an Längs- und Querbearbeitung auf die Strecke gelegt hat, rechtfertigt die Bezeichnung als Vollblut-Sportwagen ebenso wie die reinen Zahlen: Wer von seinem Panamera Turbo mit der Einstellung „Sport plus“ und Launchcontrol den sportlichsten Auftritt verlangt, der schafft die 100 km/h-Grenze nach 3,6 Sekunden, die 200 km/h nach 12,7 Sekunden, getrieben von dem bärenstarken maximalen Drehmoment von 770 Newtonmetern (Nm), das über ein weites Drehzahlband von 1960 bis 4500 Umdrehungen pro Minute (U/min) reicht. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 306 km/h.

Der neue Achtzylinder Bi-Turbo mit vier Litern Hubraum arbeitet zusammen mit einem ebenfalls neuen Acht-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, bei dem die Gänge sieben und acht als Overdrive vorwiegend dazu dienen, die Drehzahl verbrauchsgünstig zu halten. Trotz der zwei zusätzlichen Gänge ist das Gehäuse nur so groß wie das des Vorgängers, lässt zusätzlich noch Platz für den Elektromotor einer späteren Plug-in-Version des Panamera.

Aber auch ohne die zusätzliche Kraftstoffersparnis durch die Elektrokomponente kann

Porsche bei den drei neuen Biturbo-Motoren heute schon auf gute Werte verweisen, denn wie bei jedem neuen Motor heutzutage, gilt auch bei denen von Porsche die Regel: mehr Leistung bei größerer Effizienz. Der Sechszylinder im Panamera 4S holt aus 2894 ccm Hubraum, 324 kW / 440 PS und 550 Nm. Er soll im Schnitt nach dem NEFZ-Test auf der Rolle 8,2 – 8,1 Liter auf 100 km verbrauchen. Der neue V8-Biturbo-Diesel mit 3956 ccm leistet 310 kW / 422 PS und 850 Nm wird mit 6,8 – 6,7 Litern auf 100 km angegeben. Und der V8-Biturbo des Panamera Turbo bleibt – wie erstaunlicherweise die meisten deutschen Fahrzeuge dieser Leistungsklasse – beim durchschnittlichen Normverbrauch knapp unter zehn Liter auf 100 km. Beim Panamera sind das 9,4 – 9,6 Liter auf 100 km.

Es soll Zeiten gegeben haben, in denen zickiges Verhalten bei Spitzleistung nur von Spitzenkönnern zu beherrschen oder unter Komfortverlust zu ertragen waren. Am Seeufer war davon nichts zu spüren, denn bei Porsche wird der Begriff „Spreizung“ mit Eigenschaften untermauert, mit Technologien wie der Hinterachslenkung für exaktes Handling oder die adaptive Luftfederung, die in vier Stufen (Normal, Sport, Sport plus, Individual) angemessen straffe oder komfortable Federungseigenschaften herstellt, die aktive Wankstabilisierung und die adaptive Dämpferregelung fürs Cruisen bis hin zum Renneinsatz auf der Nordschleife. Als neuen Höhepunkt der Integration aller Bordsysteme hat Porsche das 4D-Chassis Control installiert. Das System analysiert die Fahrdaten in allen drei Dimensionen (Längs-, Quer- und Vertikalbeschleunigung) und stellt in Echtzeit genau die richtigen Fahrwerksysteme bereit und zwar frühzeitig. Mehr Spreizung zwischen sanft und weich oder saustark und knochenhart kann keiner.

Der Panamera mag die Stadt und die Autobahn, aber er liebt die kurvenreichen Strecken und fühlt sich auf der Rennstrecke wohl. Er ist auch dank Hinterachslenkung handlicher als man von einem Zweitonner von fünf Metern Länge erwarten würde. Mit 11,4 Metern Wendekreis passt er in die Innenstadt. Mit seinem variablen Laderaum von 495 Litern bis 1304 Litern unter der großen Heckklappe ist er alltags- und reisetauglich. Auf seinen vier sportlich gehaltenen Einzelsitzen bietet er Erwachsenen Langstreckenkomfort.

Der Fahrer mag jederzeit die hintere Sitzbank ausblenden und sich in einem Porsche Zweisitzer wähen. Dabei hilft ihm die Zuffenhausener Tradition. Vor seinem vielfach und auch in der Breite verstellbaren Sitz blickt er auch beim sonst so neuen Panamera auf den traditionellen, zentralen und analogen Drehzahlmesser. Angelassen wird – wie immer – mit einem Schlüssel im Schloss links der Lenksäule. Links und rechts vom Drehzahlmesser simulieren zwei Displays die üblichen beiden Rundinstrumente. In der Mitte der flach und breit wirkenden Mittelkonsole sitzt ein 12,3-Zoll-Toucscreen für mehr als nur Infotainment. Hier lassen sich Eigenschaften des Autos vorwählen aber auch die

komplette Vernetzung steuern. Eine Vielzahl der üblichen Schalter fiel auf diese Weise weg.

Dennoch bleibt die Mittelkonsole ein zentrales Element, jetzt aber nicht mehr mit Schaltern in einem edlen, abgerundeten Holzteil, sondern hochglänzend und eben mit berührungsempfindlicher Oberfläche. Dort sitzen immer noch „Hotkeys“, mit denen man einzelne Funktionen direkt ansprechen kann: unten das Fahrwerk in der Mitte Klima, Heizung und Lüftung, darüber die Tasten, die direkt ins Menü führen.

Berührungsempfindliche Flächen können auch ihre Tücken haben. Wir haben zum Beispiel beim Hochdrehen der Innenraumtemperatur (rechts oberhalb des Wählhebels der Automatik) mit dem Handballen mal eben ESP ausgeschaltet (links unterhalb des Hebels). Egal - man lernt.

Auf der Straße rund um den Tegernsee hatten wir einen alten Panamera vor uns und Zeit genug, festzustellen, wieviel besser das neue Heck gelungen ist. Die in die Breite gezogenen Heckleuchten unter dem über die ganze Breite gezogenen LED-Leuchtenband, die quer verlaufenden Karosserielinien und der Diffusor mit den integrierten, viereckigen Endrohren zeigen deutlich mehr Charakter und Design-Qualität als beim Alten. Der Heckspoiler wurde jetzt im Ende der Kofferraumklappe untergebracht. Nach wie vor fährt er automatisch aus und ein (je nach Geschwindigkeit), beim Turbo mit einem zusätzlichen Klappmechanismus, der mit einem dritten Teil für einen breiteren Spoiler sorgt.

Das Heck ist Schokoladenseite des neuen Panamera, zeigt es doch auch die für den 911er typischen mächtigen Schultern über den breiteren Rädern auf der Hinterachse. Allerdings sind die Schultern nicht so breit, dass man fürchten müsste, mit dem Rückspiegel nicht an den dicken Backen vorbeigucken zu können. Nicht nur das Heck, auch die Seitenlinie erinnert an den aktuellen Porsche 911. Mit seiner harmonischer verlaufenden Dachlinie nähert sich der Panamera ebenfalls dem 911er an. Dasselbe gilt für das Gesicht.

Es soll 911er Fahrer gegeben haben, die den Panamera seines Designs wegen verdammt. Das ist nun vorbei Freunde. Besser, ihr gewöhnt euch an den großen 911er. Der ist kann viel mehr als nur Sportwagen. Er ist Schmusekätzchen, Langstreckenläufer und kann auch mal das Messer zwischen den Zähnen haben. Er ist Fahrerauto mit Rennstrecken-Qualitäten, Familienkutsche, Geschäftslimousine, Held des Boulevard, rollender Hotspot, sogar Kleinsttransporter und - Traumwagen, als Turbo zum Preis ab 153 011 Euro. (ampnet/Sm)

Daten Porsche Panamera Turbo

Länge x Breite x Höhe (m): 5,05 x 1,94 x 1,43

Radstand (m): 2,95

Motor: V8-Benziner, 3996 ccm, Bi-Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 404 kW / 550 PS bei 5750-6000 U/min

Max. Drehmoment: 770 Nm bei 1960-4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 306 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,6 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 9,4 - 9,3 Liter

Effizienzklasse: D

CO₂-Emissionen: 214 - 212 g/km

Effizienzklasse: D (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1995 kg / max. 590 kg

Kofferraumvolumen: 495 - 1304 Liter

Wendekreis: 11,9 (mit Allradlenkung: 11,4) m

Räder / Reifen: 9,5 J x 20 / 275/40 ZR 20 vorn, 11,5 J x 20 / 315/35 ZR 20 hinten

Luftwiderstandsbeiwert: 0,30

Preis: 153 011 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera.



Porsche Panamera.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera S.



Porsche Panamera S.



Porsche Panamera S.



Porsche Panamera S.
