
Fahrvorstellung Porsche Panamera: Racer mit Reisekomfort

Von Frank Wald

Mal eben runter nach Rom? Kein Problem! Unterwegs vielleicht auch noch eine Runde auf der Nordschleife drehen? Unbedingt! Mit der zweiten Generation des Porsche Panamera hat sich der sportliche Viertürer in Auftritt wie Antritt zu einem würdigen großen Bruder des Elfer gemauert. Zur Modellzyklus-Halbzeit haben die Schwaben die Bandbreite der Baureihe noch weiter geschärft und gestreckt.

Manchmal ist der Spaß vorbei, bevor er so richtig anfängt. „Wir hatten vorher ausgemacht, dass wir aufhören, wenn die Zeit geknackt ist“, erzählt Lars Kern, während er den neuen Porsche Panamera Turbo S ebenso lässig wie gekonnt über die Rennstrecke Bilster Berg in Ostwestfalen treibt. „Dann bin ich die erste Runde gefahren – und das war’s dann.“ Rekord auf der legendären Nordschleife am Nürburgring. In exakt 7:29,81 Minuten absolvierte der Porsche-Werksfahrer am 24. Juli die 20,832 Kilometer lange Runde auf der anspruchsvollsten Rennstrecke der Welt – schneller als bislang jedes andere Serienauto in der Kategorie „Oberklasse“.

„Das Auto ist in punkto Antrieb und Fahrwerk einfach so viel besser geworden, dass ich gar nicht lange rumprobieren musste“, sagt der 32-Jährige. Lars Kern muss es wissen, hatte er doch schon vier Jahre zuvor den Eifelkurs im Panamera Turbo in Rekordzeit bezwungen – runde 13 Sekunden langsamer als jetzt. Allerdings hatte das damalige Topmodell noch 80 PS weniger unter der Haube, wo der Nachfolger als Turbo S nun mit 630 PS (463 kW) auftrumpfen kann.

Und die treiben auch außerhalb des Rennparcours mit atemberaubenden Antritten und schwindelerregender Dynamik dem Fahrer ein Dauergrinsen ins Gesicht. Neben der motorradähnlichen Beschleunigung auf Tempo 100 in 3,1 Sekunden – die wir erlebten – und der Spitze von 315 km/h – die wir nicht erlebten – gefällt vor allem die lässige Art, mit der das überarbeitete Vierliter-V8-Biturbo-Triebwerk seine Kraft auf die Straße bringt.

Mit 820 Newtonmeter maximalem Drehmoment gibt es schier unglaublichen Durchzug in jeder Situation: Ob beim Einfädeln auf die Autobahn, dem kurzen Raus-Rein beim Überholen auf der Landstraße oder auch dem schnellen Rausbeschleunigen aus der Kurve. Kontrolliert, aber mit Nachdruck und schneller als die meisten Panamera-Piloten „Wow“ sagen können, zeigt der allradgetriebene Zweitonner, dass unter seiner Limousinen-Hülle ein waschechter Sportwagen steckt.

Wie ein Elfer ums Eck

Um die Kraft im Zaum zu halten, wurden die serienmäßigen Fahrwerk- und Regelsysteme feinjustiert. So reagiert etwa die überarbeitete elektronische Dämpferkontrolle (PASM) einen Tick schneller und sorgt zusammen mit der adaptiven Dreikammer-Luftfederung für mehr Kontrolle und Fahrkomfort. Die neue elektrische Wankstabilisierung (PDCC Sport) bringt den Wagen auch bei plötzlichen Ausweichmanövern oder auf holperigen Abschnitten nicht aus der Ruhe. Und das ebenso aufmerksam wie schnell schaltende Achtgang-PDK-Doppelkupplungsgetriebe sowie die direkte und präzise Front- und Hinterachslenkung lassen den Fünf-Meter-Liner gefühlt wie einen Elfer ums Eck zirkeln.

„Der Panamera war schon immer exklusive Reiselimousine und echter Sportwagen zugleich“, sagt Panamera-Baureihenleiter Thomas Friemuth. Die neue Generation, ab Mitte

Oktober neben der Sportlimousine auch als Shooting Brake Sport Turismo oder Executive mit verlängertem Radstand lieferbar, macht diesen Spagat noch ein Stück weiter auf. Denn neben der in fast allen Varianten aufgemotzten Motorleistung wurden „Kurvenstabilität, Aufbauruhe und Lenkpräzision verbessert. Das zahlt auf den Alltagskomfort ein, aber auch auf die Performance“, so Friemuth.

Bi-Turbo mit Saugmotor-Charakteristik

Das gilt natürlich nicht nur für den Turbo S. Denn wer die mindestens 179.737 Euro für das neue Topmodell der Panamera-Baureihe gerade nicht übrig hat, wird ganz sicher auch mit der knapp 43.000 Euro günstigeren GTS-Version (ab 136.933 Euro) glücklich. Dessen V8-Biturbo leistet zwar dann „nur“ 480 PS (353 kW) – 20 PS mehr als der Vorgänger – und auch beim Drehmoment muss er auf exakt 200 Newtonmeter verzichten.

Dafür haben die schwäbischen Cleverle das Aggregat so ausgelegt, dass es wie ein Saugmotor mit Hochdrehzahlkonzept reagiert. Also ohne Turbo-Bumms, dafür mit stetig steigender Kraftentfaltung bis zur Drehzahlgrenze. Das ist nicht nur in der Magengrube zu spüren, wenn das ebenso gut zwei Tonnen schwere Gefährt wie am Gummiband gezogen in knapp unter zehn Sekunden auf 160 km/h zoomt. Auch die symmetrisch aufgebauten Endschalldämpfer der serienmäßigen Sportabgasanlage trompeten dazu eine klassische V8-Fanfare.

Auf weniger Verbrauch darf man angesichts der schmaleren Leistung allerdings nicht hoffen. Im Gegenteil, der GTS genehmigt sich nach Porsche-Angaben mit genormten 10,9 Liter im Schnitt sogar noch einen Tropfen mehr als der Turbo S (10,8 Liter). Aber schon egal, fährt man die beiden Panamera, wie man nun mal einen Porsche fährt, verflüchtigen sich die Werte ohnehin schnell im Fahrtwind. Eine 10 vor dem Komma hatten wir bei unseren Testfahrten jedenfalls auf keinem der beiden Bordcomputer gesehen.

Prahlern mit grüner Gesinnung

Wer einen Power-Panamera fahren, dabei aber trotzdem mit seiner grünen Gesinnung prahlen möchte, sollte sich das neue Modell 4S E-Hybrid näher anschauen. Die zusätzliche Plug-in-Hybrid-Variante gehört mit 560 PS (412 kW) Systemleistung und 750 Nm Drehmoment nicht gerade zu den schwächsten ihrer Art. Tatsächlich hat man auch am Lenkrad nie das Gefühl, man sitze in einem Verzichtsauto.

Zwar sorgt die unter dem Ladeboden versteckte Hochvoltbatterie mit ihren optimierten 17,9 kWh nach WLTP-Zyklus für 54 Kilometer rein elektrische Reichweite (NEFZ:64 km). Doch in Wahrheit ist die in das Achtgang-PDK-Getriebe integrierte E-Maschine mit ihren 136 PS (100 kW) und 400 Nm Drehmoment laut Porsche-Pressetext eher dazu da, den 440 PS (324 kW) starken 2,9-Liter-V6-Biturbo-Benziner „in Kombination mit dem serienmäßigen Sport Chrono-Paket zu beeindruckenden Fahrleistungen“ zu führen: Der Standardsprint auf 100 km/h gelingt der mehr als 2,2 Tonnen schweren Limousine so in 3,7 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 298 km/h. Ganz so, wie man sich das für ein Vernunft-Auto vorstellt.

Da hilft es auch wenig, dass die wählbaren Fahrmodi noch stärker auf „das rein elektrische Fahrerlebnis“ optimiert wurden. Über den Mode-Schalter am Lenkrad kann der Panamera mit Stecker wie gehabt als reines Elektroauto (E-Power), im sensorgesteuerten Wechsel zwischen Verbrenner und/oder E-Antrieb (Hybrid Auto) oder im permanenten Verbrennerbetrieb mit mehr oder minder starker Boost-Möglichkeit (Sport und Sport plus) gefahren werden. Über das Porsche Communication Management (PCM) stehen außerdem die beiden Modi E-Hold und E-Charge zur Auswahl. Ersterer konserviert den aktuellen Ladezustand der Batterie, der andere lädt sie während der Fahrt durch den

Verbrenner, der damit eine höhere Leistung erzeugt und ergo mehr Sprit braucht als nötig.

Allerdings wurde der Zielladestand des Akku von bisher 100 auf 80 Prozent reduziert und die Ladeleistung auf konstante 7,2 kW festgelegt. So wird die Batterie einerseits schneller und effizienter geladen und zum anderen bleibt jederzeit ausreichend Kapazität für die volle Energierückgewinnung (Rekuperation). So lässt sich der eine oder andere Tropfen einsparen. Auch wenn die offiziell angegebenen 2,0 bis 2,2 Liter im realen Fahrbetrieb illusorisch bleiben, respektive nur auf den ersten 100 Kilometern erreicht werden können, wenn die Batterie zuvor voll aufgeladen ist und man sparsam mit dem Fahrpedal umgeht.

Doch vor jedem Sparen kommt auch bei Porsche das Geldausgeben. Unter 126.841 Euro ist auch der Panamera 4S E-Hybrid nicht zu haben. Wer sowohl auf maximale Power oder Teilzeitstromern wie auch den Allradantrieb verzichten kann und nur zur Panamera-Gemeinde gehören möchte, darf aber auch schon ab 95.289 Euro in das Basismodell mit 330 PS starken 2,9-Liter-V6-Biturbo einsteigen. (ampnet/fw)

Daten Porsche Panamera Turbo S

Länge x Breite x Höhe (m): 5,05 x 1,94 x 1,43
Radstand (m): 2,95
Motor: V8-Benziner, 3996 ccm, Biturbo, mit Zylinderabschaltung
Leistung: 630 PS (463 kW) bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 820 Nm bei 2300–4500 U/min
Getriebe: Achtgang-Doppelkupplung
Höchstgeschwindigkeit: 315 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,1Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 10,8 Liter
Effizienzklasse: E
CO2-Emissionen: 247 g/km (Euro 6d-ISC-FCM)
Testverbrauch (ggf.): 14,8 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 2080 kg / max. 505 kg
Kofferraumvolumen: 467-1306 Liter
Max. Anhängelast: 2200 kg
Wendekreis: 11,4 m
Bereifung: (vorn) 275/35 ZR 21/ (hinten) 325/30 ZR 21
Luftwiderstandsbeiwert: 0,29
Basispreis: 179.737 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Panamera Turbo S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Turbo S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Turbo S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Porsche Panamera Turbo S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Turbo S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Turbo S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Porsche Panamera Turbo S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Porsche Panamera Turbo S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Turbo S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Turbo S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Porsche Panamera GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Porsche Panamera GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Porsche Panamera e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Porsche Panamera e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Porsche Panamera e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Porsche Panamera e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
