

Porsche und seine E-Hybriden: Lautlos auf der Überholspur

Von Jens Riedel

Welche Marke hat aktuell die meisten Plug-in-Hybridmodelle im Programm? Wüssten Sie spontan die Antwort? Nein, es ist kein japanischer Hersteller, sondern der berühmte Sportwagenbauer aus Stuttgart. Mit Panamera S E-Hybrid, 918 Spyder und dem gerade erschienenen Cayenne S E-Hybrid bietet Porsche gleich drei Fahrzeuge mit Steckdose an - so viele wie sonst niemand. Damit hat die Marke im doppelten Sinne des Wortes still und leise Toyota und Lexus überholt - bislang die Synonyme für Hybridtechnik schlechthin.

Zugegeben, der 918 Spyder ist ein exklusiver Supersportwagen für maximal 918 Kunden und spielt auch preislich in der Champions League, aber der Cayenne S E-Hybrid beispielsweise ist genauso teuer wie der Cayenne S Diesel und liegt mit 82 087 Euro deutlich unterhalb von 100 000 Euro. Beim Panamera entscheidet sich mittlerweile jeder zehnte Käufer für den zusätzlichen Elektroantrieb. Bei seinem gerade überarbeiteten Volumenmodell Cayenne rechnet Porsche mit einem ähnlichen Prozentsatz.

Vier Jahre ist es her, da legte Porsche mit dem Cayenne S Hybrid den Grundstein für sein Hybridprogramm. Das SUV erreichte einen Normverbrauch von 8,2 Litern und war damit seinerzeit sparsamstes Modell im Segment. Im vergangenen Jahr kam mit dem Panamera S E-Hybrid der erste Plug-in-Hybrid von Porsche. Auch der Cayenne S E-Hybrid setzt auf seine Technik und unterbietet mit seinem Normverbrauch von 3,4 Litern je 100 Kilometer den Vorgänger von 2010 um fast 60 Prozent. Beim CO₂-Ausstoß sind dies 114 Gramm pro Kilometer weniger. Der Panamera S E-Hybrid schafft aufgrund seines geringeren Gewichts sogar Normwerte von 3,1 Litern und 71 Gramm.

Porsche nennt für seine beiden S E-Hybrid elektrische Reichweiten von bis zu 36 Kilometern (Werksangabe: 18 - 36 km). Das ist bei zurückhaltender - nicht schleichender - Fahrweise durchaus realisierbar, wie wir rund um Frankfurt im wahrsten Sinne des Wortes erfahren konnten. Für den Cayenne S E-Hybrid gab der Bordcomputer für eine 38,5 Kilometer lange Strecke nur vier Kilometer mit eingeschaltetem Verbrennungsmotor

an. Dabei erreichte der Wagen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 65 km/h. Es wurde auch ein kurzer Zwischensprint mit bewusster Zuschaltung des V6-Benziners gefahren. Am Ende meldete das Display für die zurückgelegte Distanz einen Durchschnittsverbrauch von 1,4 Litern je 100 Kilometer. Bei einer 52 Kilometer langen Ausfahrt mit dem Panamera S E-Hybrid und Fahrerwechsel zwischendurch standen am Ende 34,7 Kilometer ohne Abgase, ein Durchschnittsverbrauch von 3,5 Litern und eine Geschwindigkeit von im Schnitt 52 km/h.

Beide Plug-in-Hybrid-Porsche fahren stets nur mit dem 70 kW / 95 PS starken Elektromotor an. Sofern nicht vorher ein bestimmter Druckpunkt am Gaspedal überschritten und zusätzlicher Beschleunigungsbedarf signalisiert wird, bringt er den Wagen mit Strom bis auf Tempo 125 (Cayenne) bzw. 135 km/h (Panamera). Erst danach schaltet sich automatisch der 245 kW / 333 PS leistende 3,0-Liter-Kompressormotor dazu. Je nach Ladesäule soll die Batterie nach zwei oder dreieinhalb Stunden wieder voll aufgeladen sein, kann aber auch während der Fahrt im „E Charge“-Modus wieder auf Vordermann gebracht werden. Nach einer halben bis einer Stunde steht dann „wieder ordentlich elektrische Leistung“ zur Verfügung, wie es Porsche salopp formuliert. So lässt sich beispielsweise unterwegs schon einmal Strom für die anstehende Fahrt durch die Stadt speichern.

Für Porsche ist die Plug-in-Hybrid-Technik gleich in doppelter Hinsicht ein Gewinn. Zum einen hilft sie, die Autos sparsamer zu machen, auf der anderen Seite steigert sie auch die Performance, wenn der E-Motor den klassischen Verbrenner beim Beschleunigen zusätzliche Kraft verleiht. Sparsamer auf der einen, sportlicher auf der anderen Seite – das ist längst kein Widerspruch. Cayenne und Panamera beschleunigen als S E-Hybrid in unter sechs Sekunden von null auf 100 km/h und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 243 km/h (Cayenne) bzw. 270 km/h

Der bekannte Sportwagenesound ist mit dem Vollhybridantrieb nicht verschwunden, aber es gibt eben noch eine andere Art von Genuss: Auch in einem Porsche ist nahezu lautloses Fahren in einer Welt voller Lärm ein entspannendes Erlebnis – nicht das Motorengeräusch, sondern gerade sein Fehlen ist plötzlich Ausdruck der Souveränität. Vorbei sind also die Zeiten, in denen ein Sportwagen allein schon am satten Auspuffklang zu erkennen ist. Die Hörgewohnheiten von Autofahrern werden sich verändern, denn es dürfte in Zukunft immer häufiger vorkommen, dass ein Porsche lautlos links vorbeizieht. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.
