
Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo: Mehr Supersportler als Sparmobil

Von Frank Wald

Es trägt den wohl längsten Namen in der Porsche-Modellhistorie. Mit dem Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo krönt die schwäbische Sportwagenschmiede ihre neueste Baureihe mit einem neuen Topmodell. Der Plugin-Hybrid-Antrieb soll dabei eine rein elektrische Reichweite von 49 Kilometer ermöglichen. Sparsamer wird der elektrifizierte Panamera deshalb nicht.

Das Zusammenspiel von Verbrenner und Elektromotor im Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo hat Porsche vom Hybrid-Supersportwagen 918 Spyder übernommen. Insofern lag auch bei der Entwicklung der Schwerpunkt eindeutig auf nochmals gesteigerter Sportlichkeit und weniger auf Sparsamkeit. „Wir haben entdeckt, dass der Hybrid der Performance-Kit der Zukunft ist“, sagt Gernot Döllner, Leiter der Panamera-Baureihe. So toppt die 680 PS starke Hybrid-Version des Panamera Sport Turismo das Turbo S-Topmodell (550 PS) in Leistung, Beschleunigung, Durchzug und Spitzentempo. Dass dabei dann auch noch 49 Kilometer elektrische Reichweite möglich werden, scheint eher ein netter Nebeneffekt zu sein.

Eben diesen Eindruck gewinnt man denn auch während der Fahrt. Ernsthaft bemerkbar macht sich der E-Antrieb im Vergleich zur bekannten Turbo-Variante ohne Hybrid kaum, weder im Fahrverhalten noch im Verbrauch. Nach unserer knapp 150 Kilometer langen Probefahrt mit konstant schnellen Autobahnetappen, kurvigen Landstraßenpassagen und ansatzlosen Überholmanövern – wie man halt so Porsche fährt – zeigte der Bordcomputer stets eine deutliche 12 vor dem Komma. Das ist weit entfernt von den 3,0 Litern nach NEFZ-Norm, die Porsche auf der Rolle ermittelt hat, gefahren allerdings mit voller Batterie, was abhängig von den Lademöglichkeiten zweieinhalb bis sechs Stunden dauern soll. Doch wenn der 14-kWh-Akku leer ist, was in der Praxis schneller als angegeben passieren kann, bleibt nur noch, die zusätzlichen Pfunde mit sich herum zu schleppen oder die Batterie während der Fahrt wieder aufzuladen, was allerdings eine sprittreibende Methode ist.

Den größeren Eindruck macht der Hybrid-Panamera dagegen beim Start, der immer im E-Modus lautlos stattfindet, sowie beim anschließenden Antritt. Wenn der 550 PS starke V8-Benziner des Turbo S und der E-Motor mit 136 PS gleichzeitig loslegen, gibt es kein Halten mehr. Nach 3,4 Sekunden ist das 2,3 Tonnen schwere Sport Turismo-Topmodell auf Tempo 100 – schneller als die meisten Elfer und zwei Zehntelsekunden eher als der Turbo S ohne Hybridantrieb. Und auch in der Endgeschwindigkeit zeigt der Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo mit 310 km/h seinem konventionell angetriebenen Bruder die Rücklichter.

Der serienmäßige Allradantrieb und ein Acht-Gang-Doppelkupplungsgetriebe sorgen dabei für das sichere Gefühl, dass die gewaltige Wucht von 850 Newtonmeter (Nm) Drehmoment, die knapp überm Leerlauf ab 1400 Touren vom Start weg zu spüren ist, schnell und gekonnt auf die Straße kommt. Dazu gesellen sich weitere fahrdynamische High-Tech-Helfer wie die Keramikbremse und Drei-Kammer-Luftfederung, eine elektrische Wankstabilisierung, Servolenkung plus, ausfahrbarer Dachspoiler sowie eine optionale Hinterachslenkung.

Wie in der Limousine gibt es dazu vier Fahrmodi, die über das in dem serienmäßigen Sport

Chrono-Paket enthaltenem Drehrädchen am Lenkrad eingestellt werden können. Wenn im Start-Modus „E-Power“ die elektrische Reichweite erschöpft ist oder der Fahrer mit dem Gaspedal einen definierten Druckpunkt überschreitet, schaltet das System in den Modus „Hybrid Auto“. Hier wechseln sich Verbrenner und E-Maschine automatisch ab, je nach Bedarf zugunsten eines möglichst effizienten Betriebs. In der Stellung „Sport“ ist der V8-Benziner stets am Antrieb beteiligt und sorgt gleichzeitig dafür, dass die Batterie genug Saft zum Boosten hat.

Im „Sport Plus“-Modus stehen beide Motoren jederzeit für den maximalen Schub bereit. Dazu gibt es hybridspezifisch die beiden Funktionen „E-Hold“ zur Speicherung der aktuellen Batterieladung und „E-Charge“ zum Aufladen der Batterie während der Fahrt, die über das PCM (Porsche Communication Management) in der Mittelkonsole bedient werden.

Design und Interieur sind selbstverständlich nicht verändert. Gegenüber der Panamera Limousine bietet der Sport Turismo die dreisitzige Rückbank, die optional auch mit zwei Einzelsitzen geordert werden kann. Dazu kommt das 20 Liter größere Kofferraumvolumen, das beim Hybrid Sport Turismo im Normalmodus 425 Liter beträgt. Mit den im Verhältnis 40:20:40 elektrisch vom Gepäckraum aus umgeklappten Lehnen werden daraus 1295 Liter, die über eine rund 63 Zentimeter niedrige Ladekante leicht zu füllen sind.

Auch das neue Digital-Cockpit ist selbstredend im Panamera Sport Turismo Hybrid-Topmodell eingebaut. Kleiner Unterschied bei den Instrumenten-Displays: Das auf den Hybridantrieb zugeschnittenen Powermeter mit grünem Zeiger, das über die abgerufene respektive zurückgewonnene Energie informiert. Hybridspezifische Anzeigen finden sich auch im großen 12,3-Zoll-Touchdisplay des PCM in der Mittelkonsole. Ein „Boost-Assistent“ informiert über die verfügbare Energie, ein „Hybrid-Assistent“ zeigt visuelle Hinweise als Dosierhilfe für die elektrische Antriebsleistung.

Der Preis ist ebenfalls Top: 188 592 Euro ruft Porsche für den Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo auf, gerade mal knapp 3000 Euro mehr als für die Limousine. Stolze 76 517 Euro jedoch sind es gegenüber dem kleineren Sport Turismo-Hybrid-Bruder mit identischer E-Maschine, aber Sechszylinder als Verbrennereinheit mit 462 PS Systemleistung. Und der ist ab 112 075 Euro auch schon kein Schnäppchen. (ampnet/fw)

Daten: Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo

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

Radstand (m): 2,95

Motor: V8-Zyl.-Benziner, 3996 ccm + Elektromotor

Leistung: 404 kW / 550 PS bei 5750 U/min, 100 kW / 136 PS E-Motor

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

Systemleistung Hybrid-System: 500 kW / 680 PS

Höchstgeschwindigkeit: 310 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,4 Sek.

Verbrauch (kombiniert nach EU-Norm): 3,0 Liter Super Plus

Effizienzklasse: A+

CO₂-Emissionen: 69 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 2325 kg / max. 575 kg

Anhängelast (gebremst): k.A.

Kofferraumvolumen: 425-1295 Liter

Wendekreis: 11,9 m

Luftwiderstandsbeiwert: 0,30

Bereifung: vorn 275/35 R21/ hinten: 325/30 ZR21

Basispreis: 188 592 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



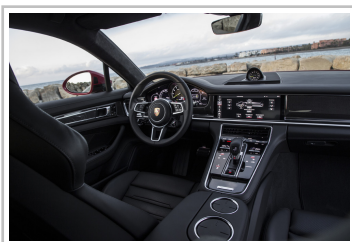
Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



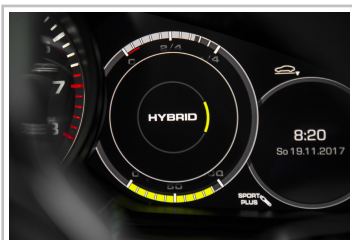
Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
