
Fahrbericht Porsche Panamera E-Hybrid Executive: Träume in der Wellness-Oase

Von Axel F. Busse, cen

Eine Sportwagenmarke, die eine Limousine mit langem Radstand anbietet, ist eigentlich ein Widerspruch in sich. Aber trotzdem geht's, denn wer lang hat, ist in China im Vorteil. Das ist der Grund, weshalb es Autos wie den Porsche Panamera Executive gibt. Bis heute haben die Stuttgarter in China rund die Hälfte aller gebauten Exemplare dieser Version abgesetzt: Blick in eine rollende Wellness-Oase, die beim Starttempo eines Airbus nicht abhebt.

Porsche ist auf einer Mission. Der fünfte Buchstabe des Alphabets steht für das Ziel. Doch noch bevor der Tesla-Herausforderer „Mission E“, für den in Stuttgart gerade die Fabrik gebaut wird, auf die Straße kommt, elektrifiziert der Sportwagenhersteller munter seine größten und schwersten Vertreter. Sie sollen belegen, dass dynamisches und ressourcenschonendes Fahren in einem Auto verknüpft werden können – auch wenn es einen Preis kostet, den sich die meisten Pkw-Kunden nicht leisten können.

Der Panamera 4 E-Hybrid Executive stellt insofern einen Sonderfall dar, da er nicht nur konventionelles und elektrisches Fahren ermöglicht, sondern in mancherlei Hinsicht auch schwer zu toppen ist. Das gilt für die Dimensionen (5,20 m Länge, 3,10 m Radstand) und die bewegte Masse (2325 Kg, mehr als ein Cayenne Turbo), aber auch für das Komfortniveau. Firmenvorstände oder Internetmillionäre, die gern als etwas flotter wahrgenommen werden und deshalb auf die üblichen Luxuslimousinen verzichten wollen, sollen hier eine neue Heimat finden.

Bei den Panamera-Kunden in Deutschland ist die Elektrifizierungsstrategie Porsches offenbar schon auf fruchtbaren Boden gefallen: Von den 2017 hierzulande fast 4000 neu zugelassenen Panamera waren gut ein Viertel Hybride. Auch wenn ein gewisser Teil davon Vorfürswagen der Händler gewesen sein dürften, bleibt auffällig, dass der Dieselanteil dieser Baureihe auf weniger als ein Drittel geschrumpft ist. Vor fünf Jahren waren es noch knapp 43 Prozent. Welche Prioritäten in Zuffenhausen nunmehr gelten, zeigt nicht zuletzt die Tatsache, dass der Selbstzünder aus dem Panamera-Angebot verschwunden ist. Als Diesel und Hybrid noch parallel verkauft wurden, kostete der bereits mehr als der Teilzeitstromer.

Dabei sind normaler Weise die Hybride eigentlich teurer als ihr konventionell angetriebenes Pendant und die Statistik zeigt, dass Porsche-Kunden tendenziell bereit und in der Lage sind, auf die kostspieligere Variante zuzugreifen: Während 2017 im deutschen Gesamtmarkt knapp 2,5 Prozent der Neuzulassungen auf Hybride entfielen, waren es bei Porsche nahezu 4,6 Prozent. Der Anteil wird weiter steigen, wenn die E-Versionen von Macan und Cayenne in der Gesamtrechnung erfasst werden. Seit Einführung der neuen Baureihe ist der Panamera in Europa schon auf rund 60 Prozent Hybridanteil gekommen.

Gleichwohl fährt ein teil-elektrischer Porsche in einem unauflösbaren Zwiespalt: Sportwagen sind per Definition zum Schnellfahren da. Eine auf Verbrauchsminderung und maximale Effizienz getrimmte Limousine verfehlt ihre Daseinsberechtigung, wenn die technisch mögliche Fahrdynamik oft ausgereizt wird. Wer den Spurt aus dem Stand auf 100 km/h in weniger als fünf Sekunden absolviert, darf nicht mit 2,5 Litern Verbrauch auf

100 km (Herstellerangabe) rechnen. Ein Airbus A 320 hebt mit ca. 260 km/h ab, bei knapp 280 km/h liegt der Panamera satt auf der Straße und konsumiert dabei genauso viel, als hätte er den 14,1 kWh-Lithiumionen-Akku nebst 136-PS-Elektromotor in der Garage zurück gelassen.

Wozu also ist ein Panamera 4 E-Hybrid Executive eigentlich da? Er zeigt, was geht. Und zwar nicht nur fahrdynamisch, sondern auch beim Komfort. Und da tut sich schon die nächste Interessenkollision auf. Selbst fahren oder gefahren werden? Kein anderer Porsche macht die Entscheidung so schwierig, ob man lieber vorn links oder hinten rechts Platz nehmen sollte. Für den Fondsessel spricht nicht nur die opulente Beinfreiheit oder die Privatsphäre, die elektrische Jalousien ringsum gewähren. Sie gehören übrigens noch zu den weniger kostspieligen Annehmlichkeiten (773,50 Euro). Die Preisliste des Viertürers eröffnet eine kaum überschaubare Vielfalt an Optionen, mit denen sich jenseits der B-Säule der Gegenwert eines Gebrauchtwagens versammeln lässt. Die große Mittelkonsole im Fond, versenkbare Klapptische sowie Komfortsitze mit Massagefunktion und Belüftung schlagen beispielsweise zusammen schon mit mehr als 11 000 Euro zu Buche. Dass zwei eigenständige Klimakanäle die hinten Sitzenden befächeln, klingt fast selbstverständlich, kostet aber als Vier-Zonen-Automatik noch einmal 1535 Euro extra. Und damit den hochmögenden Fahrgästen nicht langweilig wird, sollte unbedingt das Rear-Seat-Entertainment-System bestellt werden, dessen Monitore in Größe des heimischen PCs wahlweise Fahrdaten, Internetseiten, TV-Programm oder DVD-Unterhaltung wieder geben. Kostenpunkt: 3129,70 Euro.

Eine derart ausgestattete Wohlfühlkutsche kommt schnell auf über 150 000 Euro Anschaffungspreis. Im Falle des Testwagens waren es genau 175 555,55 Euro, denn auch der Fahrer hat's gern kommod. Egal, ob Angestellter oder Selbstfahrer, Hinterachslenkung (2046 Euro), Nachtsichtassistent (2332 Euro) und Abstandsregeltempomat (2380 Euro) entlasten die Person hinterm Steuer spürbar. 21 Zoll große Designräder (4355 Euro) sind fürs Wohlbefinden vielleicht nicht unabdingbar, doch sie erleichtern den Passanten zu erkennen, dass hier ein „grüner“ Porsche vorbeisurrt: Die Bremssättel sind mit einem leuchtenden Lack namens „Toxic Green“ überzogen.

Mag auch mancher beim Starten ein souveränes Grollen vermissen, das fast lautlose elektrische Losrollen hat durchaus seinen Reiz. Bis 140 km/h kann der Panamera emissionsfrei Strecke machen, die höchste beim Testwagen protokollierte E-Reichweite lag bei 38 Kilometern. Als High-Class-Pendlerauto mit täglicher Routine von der Vorstadtvilla zur Chefetage und zurück hat solch eine Luxuskarosse also durchaus ihren Wert. Wenn beiderseits dann auch noch die Ladesäulen vorhanden sind, klappt es sicher mit den 2,5 Litern Spritkonsum. Was an der Zapfsäule gespart wird, geht als 15,9 kWh/100 km Stromverbrauch in die Ökobilanz.

Profane Effizienzrechnungen für Pfennigfuchser anzustellen, gehört nicht zu den Standardübungen eines Porsche-Fahrers. Deshalb soll hier nicht vergessen werden, dass der Panamera trotz seiner Masse und seiner extremen Kosten immer noch ein Porsche ist, der beim Fahren Tempo, Agilität und Dynamik erlebbar macht, der aber auch mit Eleganz und Lässigkeit zu bewegen ist. Er bietet einen exzellenten Reisekomfort auf der Langstrecke. Sie ist für Vollzeitstromer immer noch ein Problem wegen der löchrigen Lade-Infrastruktur. Der Plug-in-Hybrid fährt dank 80 Litern Benzin vorrat zur Not auch 700 Kilometer am Stück. Lediglich bei der Funktionalität muss man Abstriche machen, denn die große Batterie kostet Gepäckvolumen und so bleiben von 500 Litern beim Normal-Panamera nur 405 Liter übrig.

Fazit: In der Luxusklasse herrschen eigene Gesetze, weshalb Otto-Normalfahrern mitunter schwer zu vermitteln ist, warum es 2,3-Tonnen-Pkw mit 462 PS für 175 000 Euro geben muss. Ganz einfach: Ohne eine entsprechende Nachfrage würde Porsche nicht in

Entwicklung und Bau eines Plug-in-Hybrids mit langem Radstand investieren. Dem Wagen ist nichts Böses nachzusagen, es macht Spaß ihn zu fahren – und auch, ihn wieder abzugeben. Manche Traumwagen müssen Träume bleiben. (ampnet/afb)

Daten Porsche Panamera 4 E-Hybrid Executive

Länge x Breite x Höhe (m): 5,20 x 1,94 x 1,43
Radstand (m): 3,10
Motor: V6-Zyl.-Benziner, 2894 ccm
Leistung: 243 kW / 330 PS bei 5250 U/min
Drehmoment: max. 450 Nm bei 1750 – 5000 U/min
Elektromotor: 100 kW / 136 PS
Systemleistung Hybrid-System: 340 kW / 462 PS
Systemdrehmoment: 700 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 278 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,7 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 2,5 Liter (Super Plus)
Stromverbrauch (nach NEFZ): 15,9 kWh/100 km
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen (kombiniert): 59 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 2325 kg / max. 525 kg
Kofferraumvolumen: 405 Liter
Basispreis: 115 050 Euro
Testwagenpreis: 175 555,55 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Panamera E-Hybrid Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Panamera E-Hybrid Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Panamera E-Hybrid Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Panamera E-Hybrid Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Panamera E-Hybrid Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Panamera E-Hybrid Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Panamera E-Hybrid Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Panamera E-Hybrid Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Panamera E-Hybrid Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Panamera E-Hybrid Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Panamera E-Hybrid Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Porsche Panamera E-Hybrid Executive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse