Fahrvorstellung Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid: Mehr ist weniger

Von Jens Meiners, cen

Mit drei neuen Hybrid-Versionen, die über bessere Akkus verfügen, ist die jüngst geliftete Porsche-Panamera-Baureihe komplett: Der Einstieg in die Plug-in-Hybrid-Welt ist weiterhin der Panamera 4 E-Hybrid mit einer Systemleistung von 462 PS (340 kW), dazu ist jetzt der Panamera 4S E-Hybrid mit 560 PS (412 kW) getreten. Beide Varianten basieren auf dem 2,9-Liter-V6-Biturbo. Und es gibt weiterhin das Spitzenmodell Panamera Turbo S E-Hybrid auf Basis des 4,0-Liter-V8-Biturbo. Seine Leistung ist allerdings nochmals gestiegen, nämlich um 20 PS auf nunmehr geradezu unglaubliche 700 PS (515 kW).

Die Fließheckkarosserie, die es auch in verlängerter Version und als Kombivariante gibt, hat beim Modellwechsel vor gut vier Jahren deutlich an Eleganz gewonnen, weshalb die Änderungen bei der aktuellen Modellpflege äußerst verhalten ausfallen konnten: Nur Kenner sind in der Lage, die zwei Versionen auseinanderzuhalten. Hier gab es an der Form nichts zu verbessern, allerdings ist die Telematik flotter geworden, und Porsche hat sich an vielen Stellen der Feinabstimmung im Detail gewidmet.

700 PS, das ist die Duftmarke eines Spitzenprädators: Weder Audi noch BMW Alpina oder Mercedes-AMG können mit diesem Hybrid mithalten. Entsprechend eindrucksvoll gestaltet sich das Fahrerlebnis: Nur 3,2 Sekunden dauert der Standardspurt auf 100 km/h, keine acht Sekunden später werden die 200 km/h durchschritten. Erst bei 315 km/h ist Schluss, eine Marke, zu der wir wegen der aufgezogenen Winterbereifung leider deutlichen Abstand einhalten mussten.

Während die Fahrleistungen Respekt einflößen, sind die zertifizierten Verbrauchswerte märchenhafter Natur: Lediglich 2,7 Liter pro 100 Kilometer verbraucht der Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid im offiziellen Zyklus. Davon kann ein Normalbürger im Kleinwagen nur träumen. Der Grund für diese erstaunlichen Zahlen lastet mit 270 Kilogramm auf den Achsen und kostet 64 Liter Gepäckraum: Es ist die Plug-in-Hybridtechnik, mit der angeblich bis zu 50 Kilometer rein elektrisch zurückgelegt werden können. Allerdings nur dann, wenn sich der Fahrer am Steuer des 700-PS-Boliden mit Fahrleistungen zufriedengibt, die noch unterhalb eines durchschnittlichen Kleinwagens liegen.

Realistischer ist das Szenario, dass der Fahrer dem Panamera gerne die Sporen gibt. Wir haben es auf einer Langstrecke von zweimal 400 Kilometern getan – und dabei Verbräuche von 14 bis knapp 19 Litern pro 100 Kilometer ermittelt, ohne dabei das Potential der Limousine wirklich auszureizen. Knapp 2,4 Tonnen Leergewicht lassen grüßen. Mit diesen Verbrauchswerten wird übrigens auch deutlich, dass die Hybridtechnik nicht geeignet ist, den leider nach weniger als einem Jahr Bauzeit eingestellten Panamera mit V8-Turbodiesel zu ersetzen.

Gewiss ist es effektvoll, im Nahbereich rein elektrisch unterwegs zu sein und die dafür nötige Energie nicht aus dem Tank zu ziehen, wo sie Euro-6d-gefiltert wird, sondern aus dem Flickenteppich des europäischen Stromnetzes. Ob der tatsächliche CO2- und NOx-Ausstoß eines Panamera im Elektromodus sich vorteilhaft vom Verbrennungsmotor abhebt, darf indessen bezweifelt werden. Und für den reinen Kurzstreckenverkehr gäbe es sicher geeignetere Fahrzeugkonzepte als eine 700-PS-Limousine der Oberklasse.

Es beeindruckt dennoch, mit welcher Perfektion dieser Panamera sein hohes Gewicht

kompensiert. Der Grenzbereich liegt hoch, im Ernstfall untersteuert der Fünftürer leicht, die Lenkung ist perfekt gewichtet. Dennoch ist die Hybridisierung der Freude am Fahren abträglich: Das Bremsgefühl, wenngleich gegenüber dem Vorgänger verbessert, ist beim Anhalten weiterhin „eckig“, der Pedalweg eher zu lang. Und das nur begrenzt vorhersehbare An- und Abschalten des V8-Motors im automatischen Hybridbetrieb ist dem Ansprechverhalten durchaus abträglich. Die An-Aus-Akustik des hybridisierten Antriebs vermag ebenfalls kaum Begeisterung hervorzurufen, zumal der V8-Motor sich durch eine herrlich bassige Klangkulisse auszeichnet.

Und so reift die Erkenntnis, dass diese eindrucksvolle Oberklasse-Limousine für Dynamiker nur das zweitbeste Angebot in dieser Klasse darstellt. Die gute Nachricht für Panamera-Fans: Das beste Angebot kommt aus dem selben Haus. Es hört auf die Bezeichnung Panamera Turbo S, ist 5800 Euro günstiger – und es verzichtet auf die Elektrifizierung.

Beim Turbo S, nicht aber beim Turbo S E-Hybrid, hat Porsche den 4,0-Liter-V8 erheblich überarbeitet: Kolben, Kurbelwelle und Steuerkette wurden optimiert, es gibt größere Turbolader und neue Einspritzdüsen, selbst die Zündkerzen wurden ausgetauscht. Lohn der Mühen sind 630 PS (463 kW), 820 Newtonmeter Drehmoment und eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h, die den Turbo S E-Hybrid nochmals um eine Zehntelsekunde unterbietet. Das Ansprechverhalten ist hier absolut linear, das Fahrverhalten viel leichtfüßiger und agiler als beim Hybrid. Und 315 km/h erreicht auch dieser Panamera.

Die auf dem Papier niedrigeren Leistungsdaten, das fehlende E-Kennzeichen und die ungerechterweise höhere Steuerbelastung machen die Entscheidung für den klassischen Turbo S zu einer sehr bewussten. Und so gibt es beim Panamera eigentlich zwei Spitzenmodelle: Eines für Kenner – und eines für Kunden, die sich mit einer sportlichen Luxuslimousine erst dann vollständig identifizieren können, wenn das Typenschild grün hinterlegt ist. (ampnet/jm)

Daten Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 5,05 x 1,94 x 1,43
Radstand (m): 2,95
Motor: V8-Benziner, 3996 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 420 kW / 571 PS bei 5750-6000 U/min
Max. Drehmoment: 770 Nm bei 2100-4500 U/min
Elektromotor: 100 kW / 136 PS
Drehmoment E-Motor: 400 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 17,9 kWh
Systemleistung: 515 kW / 700 PS
Höchstgeschwindigkeit: 315 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,2 Sek.
Elektr. Reichweite: 50 km (WLTP)
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 2,7 Liter
Effizienzklasse: A+
CO2-Emissionen: 62 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 2350 kg / max. 460 kg
Kofferraumvolumen: 403-1242 Liter
Wendekreis: 11,4 m
Bereifung: 275/35 ZR 21 vorn, 325/30 ZR 21 hinten
Luftwiderstandsbeiwert: 0,31
Basispreis: 185.537 Euro

Bilder zum Artikel

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche