
Mitfahrt im Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid: Ein 918 für die Familie

Von Jens Meiners

Testgelände Nardo, Handlingkurs: Der Fahrer beschleunigt voll auf die Kuppe zu, die Passagiere werden in den Sitz gepresst, einen Moment lang scheint es nur noch himmelwärts zu gehen: Der Bolide hebt ab, es ist nur noch Luft unter den vier Rädern. Das Einfedern kurz und trocken, kein Durchschlagen, es geht unter Vollast auf die nächste Kurve zu, die mit äußerster Präzision angelenkt wird.

Szenenwechsel zum Hochgeschwindigkeitsoval, gleiches Testgelände. Nirgendwo sonst in Europa kann derart zuverlässig V-Max gefahren werden; bei knapp über 200 km/h muss nicht einmal gelenkt werden, erst bei deutlich höherem Tempo müssen die Vorderräder Seitenführungskräfte aufbauen, die Fahrbahnoberfläche ist leicht uneben. Der Fahrer gibt aus braver Tempo-100-Konstantfahrt heraus Vollgas.

Wie entfesselt brüllt der 405 kW / 550 PS starke, turboaufgeladene 4,0-Liter-V8 auf, und so lautlos wie unerbittlich treibt eine weitere Kraft an: Ein kompakter Elektromotor, der knapp über 96 kW / 130 PS abgibt und die Systemleistung auf geradezu unglaubliche 500 kW / 680 PS anhebt. Während die Insassen brutal in die Sitze gepresst werden, purzelt eine Tempo-Marke nach der anderen, bis der Abregler dem Vortrieb bei 310 km/h plötzlich Einhalt gebietet. Über 330 km/h wären locker drin, aber mit Rücksicht auf die Bereifung haben es die Zuffenhausener bei den 310 belassen.

Damit behält der Turbo S E-Hybrid, eine Ableitung des Panamera, die vom Hybrid-Supersportwagen 918 Spyder inspiriert ist, einen kleinen Vorsprung vor dem regulären Panamera Turbo: Der läuft bei 306 km/h in den Abregler.

Eindrucksvoller sind die Unterschiede bei den Beschleunigungswerten: Der Standardsprint von 0 auf 100 km/h wird in 3,4 statt 3,6 Sekunden erledigt, von 0 auf 200 km/h fällt der Wert von 9,2 auf 8,3 Sekunden. Und in der Königsdisziplin 0-300-0 dürfte das neue Spitzenmodell sogar zehn Sekunden eher wieder zum Stillstand kommen, nämlich nach rund 37 Sekunden.

Ebensowichtig wie die ungeheure Kraft des Panamera Turbo S E-Hybrid ist sein extrem spontanes Ansprechverhalten; während der Turbo noch Luft holt, packt der E-Antrieb schon zu.

Aber das neue Topmodell kann auch anders: Bis zu 50 Kilometer soll er rein elektrisch fahren können, und der Zyklusverbrauch liegt bei 2,9 Litern pro 100 Kilometer. Zum Vergleich: Der mit einem V6-Motor ausgerüstete Panamera 4 E-Hybrid wird mit 2,5 Litern pro 100 Kilometer angegeben, ein Mercedes-Benz S 500e braucht auf die gleiche Distanz 2,8 Liter Kraftstoff, und der BMW 740 Le wird mit 2,1 l/100 km angegeben. Dies sind, wie Experten wissen, rein akademische Werte ohne Relevanz für den tatsächlichen Fahrbetrieb; sie werden so gemessen, um politischen Forderungen nach der Elektrifizierung der Flotte Glaubwürdigkeit zu verleihen. Die Hersteller müssen hoffen, dass die Kunden diese politisch gewollten Angaben nicht für bare Münze nehmen.

Einen Verbrauchsvorteil dürften sie trotzdem herausfahren: Die Rekuperation kinetischer Energie ist eine technisch elegante Lösung, und gerade im Stadtverkehr und auf Kurzstrecken sinkt der Kraftstoffkonsum erheblich. Und zudem verfügt dieser Plug-In-Hybrid ja über eine üppig dimensionierte Lithiumionen-Batterie. Die wird im rein

elektrischen sowie im Hybrid-Auto-Modus weidlich genutzt, und der dabei genutzte Strom kommt bekanntlich aus der sprichwörtlichen Steckdose.

Kehrseite der eindrucksvollen Fahr- und Verbrauchsdaten ist das beträchtliche Mehrgewicht: Mehr als 2,3 Tonnen bringt der Turbo S E-Performance auf die Waage, das sind heftige 315 Kilogramm mehr als beim Panamera Turbo. 270 Kilo davon gehen auf das Konto der Elektrifizierung, der Rest entfällt auf die Mehrausstattung. Der das Spitzenmodell verfügt über sämtliche Fahrdynamiksysteme, die ansonsten optional sind; lediglich die Hinterachslenkung, bei der Langversion serienmäßig, muss bei der „kurzen“ Karosserie dazubestellt werden. Sogar die Keramikbremse ist an Bord.

Für die Kraftübertragung auf alle vier Räder ist ein Acht-Gang-Doppelkupplungsgetriebe zuständig, dessen beiden obersten Gänge so verbrauchoptimiert ausgelegt sind, so dass die Spitze im 6. Gang erreicht wird. Die Achslastverteilung ist übrigens mit vorne 51 und hinten 49 Prozent vorteilhafter als beim regulären Turbo (54:46), und das Fahrwerk ist insgesamt etwas übersteuernder ausgelegt.

Porsche sieht den Panamera Turbo S E-Hybrid als absolutes Spitzenmodell der Baureihe; einen regulären Turbo S ohne Hybridisierung wird es nicht geben. Für 185 736 Euro steht er in der Preislste, die Langversion namens Executive kostet 199 183 Euro, und es soll auch noch eine Kombivariante namens Sport Turismo geben. Das sind rund 30 000 Euro mehr als für den regulären Turbo, ausstattungsberieinigt verringert sich die Preisdifferenz jedoch drastisch.

Nach der ersten Mitfahrt steht das Serienauto auf dem Genfer Salon, im Sommer wird es ausgiebig zu fahren sein. Doch schon heute steht fest: Porsche hat die neue Messlatte für sportliche Hybrid-Limousinen vorgelegt. (ampnet/jm)

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 in Nardo.

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 in Nardo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



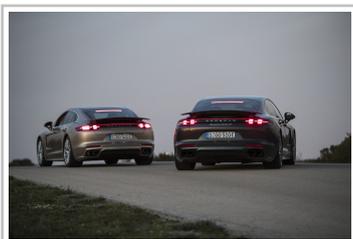
Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid in Nardo.

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