

Pressepräsentation Porsche Panamera: Saubere Leistung

Von Peter Schwerdtmann

Der Porsche Panamera geht gestärkt in die zweite Hälfte seines Modellzyklus. Die Motoren leisten mehr bei weniger Verbrauch, das Design wurde verfeinert, ein neuer Motor – der Biturbo-V6 – kommt dazu, ebenso der Panamera S E-Hybrid, und die Chinesen dürfen sich heute schon auf den langen Radstand im neuen Modell „Executive“ freuen. Bei so viel Feinarbeit am viersitzigen Gran Turismo aus Zuffenhausen klingt der Begriff „zweite Generation“ akzeptabel, wenn man bedenkt, wie viel Arbeit notwendig war, um die insgesamt zehn Modelle des neuen Jahrgangs zur selben Zeit präsentieren zu können.

Mehr als 100 000 Fahrzeuge hat Porsche seit dem Start des Panamera bereits verkauft. Viel für einen Sportwagenbauer wie Porsche, aber nicht so viel, dass man zehn Modelle so einfach aus dem Ärmel schüttelt. Aber die Lage wird ein bisschen übersichtlicher, wenn einem auffällt, dass ein Panamera und ein Panamera 4 als zwei Modelle gezählt werden, ebenso der S und der 4S, dann bleiben noch der Diesel, der GTS, der Turbo, der lange 4S Executive, der Turbo Executive und der neue Plug in-Hybrid Panamera S E-Hybrid. Das Spektrum der Preise reicht von 83 277 Euro für den Panamera mit dem 310-PS-V6-Motor und Hinterradantrieb und 163 364 Euro für den Panamera Turbo Executive.

Für Freunde des viersitzigen Porsche mit Kofferraum sind der V6-Biturbo und der Plug in-Hybrid sicherlich die wichtigsten Neuheiten. Der Biturbo holt aus seinen 2997 ccm Hubraum 20 PS mehr als der bisherige V8 aus 4806 ccm. Der Sechser bringt die Höchstleistung und das höhere maximale Drehmoment von 520 Newtonmetern bei niedrigerer Drehzahl, beschleunigt den Panamera in 5,1 statt in 5,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weist mit 8,7 Litern Durchschnittsverbrauch (nach EU-Norm) einen um 1,8 Liter niedrigeren Normverbrauch auf. Dabei lässt auch die Akustik keine Wünsche offen. So wird das Ansaugeräusch in den Innenraum übertragen, und über den Sport-Modus lässt sich zusätzlich ein Soundgenerator aktivieren.

Ein V6-Motor mit Kompressor arbeitet im Plug in-Hybrid Panamera S E-Hybrid mit dem

Elektroantrieb zusammen. Nun ist der Hybridantrieb beim Panamera nichts grundsätzlich Neues. Wir haben beim ersten Hybrid auf einer vorgegebenen Strecke mit einem Durchschnittsverbrauch von rund vier Litern noch einen Blumentopf gewinnen können. Beim Plug-in-Hybrid lagen die besseren Verbrauchswerte auf einer ähnlich bergigen Strecke zwischen einem und zwei Litern, und das bei einer Systemleistung von 306 kW / 416 PS, 5,5 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h und einer Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h. Die Testanten blieben also vielfach unter dem Durchschnittsverbrauch nach der EU-Norm von 3,1 Litern auf 100 km, entsprechend 71 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer. Das nennt man dann wohl eine „saubere Leistung“

Dazu tragen eine Reihe Faktoren bei. Der Elektromotor fällt mit 70 kW / 95 PS doppelt so stark aus wie beim Vorgänger. Statt der Nickel-Metallhydrid-Batterie steckt nun eine Lithiumionen-Batterie unter dem damit um rund 100 Liter kleineren Gepäckraum. Mit 9,4 kWh hält sie rund die fünffache Energie des Vorgängers vor. Damit kann man rein elektrisch nach besagter EU-Norm 36 Kilometer fahren. In der Praxis dürfte der Wert eher bei 20 km als bei 30 km liegen. Aber immerhin kann man ein gehöriges Stück Strecke ohne Abgas und mit nur sehr geringer Geräuschemission zurücklegen. Das verschafft beim frühmorgendlichen Start im Villenviertel mehr Respekt als ein aufbrüllender Achtzylinder und es spart Benzin, weil man den ersten Schub Energie aus der Steckdose in der Garage mit auf den Weg nimmt.

Mit dem Strom von daheim kann der Porsche Panamera in sogenannten E-Power-Modus maximal 135 km/h schnell fahren, immerhin genug für die Stadtautobahn. Wird der Strom auf längeren Strecken knapp, lässt sich der E-Charge-Modus einschalten. Der Panamera fährt sich dann wie ein normaler Hybrid. Aber der Lastpunkt des Verbrennungsmotors wird so verschoben, dass der Generator mehr Leistung zum Aufladen abgeben kann. Ist die Batterie dann wieder voll, bleibt man auf langen Strecken im Hybrid-Modus, in dem die Technik des Panamera alle Tricks ausspielen kann, zum Beispiel die Segel-Funktion, bei der der Motor beim Rollen ausgeschaltet wird, die Anzeigen im Blickfeld des Fahrers, die ihn ständig über seinen Umgang mit der Batterieenergie informiert und die virtuellen Zwischengänge beim Sieben-Gang-PDK, dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe. Der S E-Hybrid startet immer im E-Power-Modus. Wer nach dem Start seinen Batterieinhalt für später reservieren möchte, kann die Taste deaktivieren und bewegt sich dann im Hybrid-Modus.

Wer das alles nicht will und auch im Hybrid den Geschwindigkeitsrausch sucht, der kann sich darauf verlassen, dass bei einer Fahrpedalstellung, die 80 Prozent der Leistungsanforderung entspricht, beide Antriebe gemeinsam zupacken. Dann geht die Post ab nach Art eines starken Acht-Zylinder-Antriebs. Das Zusammenspiel der beiden

Antriebe wird bei jedem Schaltvorgang spürbar: Zunächst schiebt die E-Maschine mit ihrem sofort einsetzenden hohen Drehmoment, dann steigt der Verbrenner ein.

Im Stau will niemand schwitzen oder frieren. Deswegen bietet der E-Hybrid ein Standklimatisierung, die auch ohne laufenden Verbrennungsmotor 23 Grad Celsius hält. Zum Kühlen wird ein elektrischer Klimakompressor genützt, zum Heizen ein Hochvolt-Zuheizer.

Klar, dass ein Technik-Bündel wie der Plug-in-Porsche auch in Sachen Konnektivität vom Modernsten anbietet. Der bisherigen Zurückhaltung hat dem Porsche Car Connect Platz gemacht. Das System gliedert sich in drei Kategorien: spezifische Hybrid-Inhalte, Kontrolle und Einstellung allgemeiner Funktionen und das Vehikel Tracking System. Apps und Smartphone haben nun auch bei Porsche Einzug gefunden. Der Preis fürs komplette Plug-in-Paket: 110 409 Euro.

Die neue Welt des Internets und des Infotainments im Auto werden auch die Käufer der Langversionen Panamera 4S Executive und Turbo Executive genießen wollen. Die haben in ihrem Fond nun reichlich Raum durch den um 15 Zentimeter verlängerten Radstand. Durch ebenfalls um 15 Zentimeter verlängerte hintere Türen lässt sich die hintere Sitzbank mit eleganterem Schwung und schneller besteigen, so dass man hinter der Privacy-Verglasung verschwinden kann. Überhaupt orientieren sich diese beiden Porsche-Modelle trotz ihrer leistungsstarken Motoren eher in Richtung Komfort. Den finden besonders die Menschen im Fond vor. Denen bleibt allzu Sportliches denn auch erspart. Ein Soundgenerator findet sich nicht in der Serienausstattung der Executive-Varianten. (ampnet/Sm)

Daten Porsche Panamera S

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 5,02 x 1,93 x 1,42

Motor: Sechs-Zylinder-V-Motor (90°), 2997 ccm, Biturbo

Leistung: 309 kW / 420 PS bei 6000 U/min

Maximales Drehmoment: 520 Nm zwischen 1750 und 5000 U/min

Leergewicht / Zuladung: 1810 kg / 605 kg

Höchstgeschwindigkeit: 287 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,1 s

Luftwiderstandsbeiwert: 0,30

Räder /Reifen: vorn 8Jx18 / 245/50 ZR 18, hinten 9Jx18 / 275/45 R 18

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 8,7 l

Kohlendioxid pro Kilometer: 204 g (Euro 5)

Gepäckraumvolumen: 445 l, erweiterbar bis 1263 l

Basispreis: 101 841 Euro

Bilder zum Artikel:



Porsche Panamera S E-Hybrid.



Porsche Panamera S E-Hybrid.



Porsche Panamera S E-Hybrid.

Porsche Panamera S E-Hybrid.

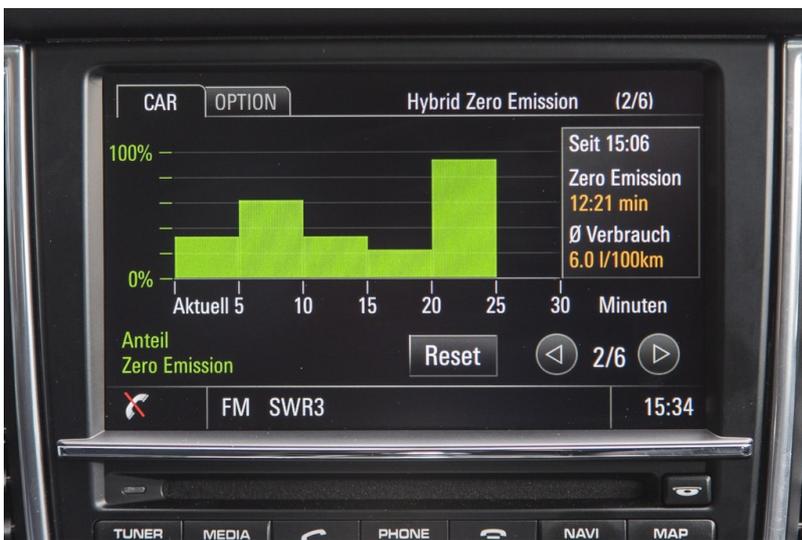


Porsche Panamera S E-Hybrid.



Porsche Panamera S E-Hybrid.

Porsche Panamera S E-Hybrid.



Porsche Panamera S E-Hybrid.



Porsche Panamera S E-Hybrid.

Porsche Panamera S E-Hybrid.



Porsche Panamera S E-Hybrid.



Porsche Panamera 4S Executive.

Porsche Panamera 4S Executive.



Porsche Panamera 4S Executive.



Porsche Panamera 4S Executive.
Porsche Panamera 4S Executive.



Porsche Panamera 4S Executive.



Porsche Panamera 4S Executive.
Porsche Panamera 4S Executive.



Porsche Panamera 4S Executive.



Porsche Panamera 4S Executive.
Porsche Panamera 4S Executive.



Porsche Panamera 4S Executive.



Porsche Panamera GTS.

Porsche Panamera GTS.



Porsche Panamera GTS.



Porsche Panamera GTS.

Porsche Panamera GTS.



Porsche Panamera GTS.



Porsche Panamera 4S.

Porsche Panamera 4S.



Porsche Panamera 4S.



Porsche Panamera 4S.