

Fahrbericht Porsche Panamera E-Hybrid: Klasse mit Stecker

Von Axel F. Busse

Den Porsche an der Steckdose tanken? Eine reizvolle Idee. Mit dem Panamera E-Hybrid ist sie Realität geworden. Doch die modernste Luxus-Limousine aus Zuffenhausen fordert nicht nur ein gut gefülltes Bankkonto, sondern auch einige Kompromisse, wie unser Erfahrung in der Praxis zeigte.

Die coupéhaft gestaltete Limousine des Sportwagenherstellers hat die in sie gesetzten Erwartungen deutlich überbetroffen. Selbst in Deutschland, was nach USA und China nur noch der drittgrößte Absatzmarkt für Porsche ist, liegen die Zulassungszahlen weit vor denen des Volkswagen Phaeton und nah bei denen des Audi A8. Er hat sich also zwischen den Premium-Limousinen etabliert. Zwischen verschiedenen Modellvarianten werden inzwischen vom Panamera angeboten, die technisch anspruchsvollste ist der Plug-In-Hybrid.

Das ist der erste Porsche, der eine nennenswerte Entfernung vollkommen abgasfrei, nahezu geräuschlos zurücklegen und obendrein an der Steckdose wieder aufgeladen werden kann. Aber ist er auch ein Umweltengel, der sportliches Fahren mit Schonung der Ressourcen verknüpft oder gar ein Sparmeister, der mit geringem Verbrauch für hohe Anschaffungskosten entschädigt?

Wir machen es wie im Rennsport, hatte der einstige Porsche-Entwicklungschef Wolfgang Dürheimer gesagt. Wir schauen uns das Reglement genau an, und dann bauen wir das Auto danach. Im Falle des Panamera-Hybrids heißt das Reglement Neuer Europäischer Fahrzyklus (NEFZ) und die entscheidende Kenngröße ist dort der Spritverbrauch je 100 Kilometer Strecke. Die Messmethode stammt aus einer Zeit, da sich niemand vorstellen konnte, dass ein Porsche 36 Kilometer mit null Verbrauch zurücklegen kann. Die per Batterie gefahrenen Kilometer fließen aber in die Gesamtrechnung mit ein und so kommt ein Prospektwert von 3,1 Liter/100 km zustande.

Im Alltag verhalten sich Automobile bekanntlich anders als auf dem Prüfstand. Das gilt für den Panamera-Hybrid ebenso. Aber auch der Fahrer verhält sich anders. Der Reiz, mit möglichst wenig Energieeinsatz möglichst weit zu kommen, ist ungleich größer als der, rasant ums Eck zu jagen. Porsche fahren ist nicht mehr Porsche fahren, wenn man diese rollende Business-Lounge von

der Steckdose genommen hat. Deshalb geht es in diesem Test auch nicht um Komfortniveau oder Verarbeitungsqualität, die bei dem Zuffenhausener Produkt bekannte Größen sind, sondern darum, wie sich der Strom-Panamera auf dem Weg zum Bäcker oder beim Ausflug am Wochenende bewährt.

Der Drehzahlmesser im Zentrum der Uhrensammlung vor dem Fahrer ist ein vertrautes Merkmal, ringsum sind neue Informationsquellen installiert. Der Zeiger, der nach aktivieren der Zündung auf "Ready" steht, gibt sowohl Auskunft über den momentanen Einsatz von Energie als auch über das Maß ihrer Rückgewinnung. Eine animierte Grafik rechts neben dem Drehzahlmesser zeigt elektrische Reichweite oder den jeweiligen Energiefluss, zum Beispiel von den Rädern zur Batterie ("Rekuperation") oder vom Verbrennungsmotor zu Rädern und Akku ("Charge"). Schnell lernt man, dass sanftes Bremsen mehr einbringt als kurz und heftig aufs Pedal zu treten, denn dann wird die kinetische Energie überwiegend in Strom umgesetzt statt in Wärme wie bei der Vollbremsung.

Die Batterieanzeige meldet volle Ladung, doch die errechnete Reichweite gibt das Display nur mit 20 Kilometern an. Nicht das erwartete, aber immerhin. Für den Weg zum Supermarkt, zur Post und zum Gartengrundstück reicht es. Dort schnell das Verlängerungskabel ausgelegt und ran ans Netz. Für die Verbindung zur Haushaltssteckdose sorgt ein mitgeliefertes Ladeset, das inklusive Kabel rund vier Kilo wiegt und in einer 40 x 50 Zentimeter großen Tasche im Kofferraum aufbewahrt wird. Der ist, das gehört zu den verlangten Kompromissen, rund 110 Liter kleiner als der des Vergleichsmodells Panamera S.

Die 220-Volt-Spannung füllt nur langsam die Batterie. Für den Rückweg sind binnen einer Lade-Stunde lediglich sechs zusätzliche Kilometer Reichweite hinein gekommen. Immerhin sind es Kilometer zum Vorzugspreis. Auf der Basis des von Porsche genannten Stromverbrauchs und einem angenommenen Preis von 25 Cent/kWh würde jeder Kilometer etwa vier Cent kosten. Bei Zugrundelegung des ermittelten Testverbrauchs von 8,7 Litern Super je 100 Kilometer und einem Durchschnittspreis von 1,50 Euro/Liter sind es immerhin 13 Cent für die Norm-Distanz. Für Technik-Verliebte gibt es übrigens eine Smartphone-App zur Überwachung des Betriebs- und Ladezustands.

Als zusätzliche Motivation zum Sparen ist wohl die Anzeige der "Zero-Emission"-Zeit gedacht, man auf dem Navigationsmonitor abrufen kann. In Gestalt von grünen Balken wird die Dauer des abgasfreien Betriebs visualisiert. In der Praxis kann die grüne Zeit während einer längeren Fahrt durchaus ein Drittel bis zur Hälfte der Gesamtdauer ausmachen. Balsam für das Umweltgewissen. Doch die Sache hat einen Schönheitsfehler: Immer wenn der Verbrenner ruht, wächst der grüne Balken auch im Stand. Voraussetzung ist lediglich, dass das Fahrzeug betriebsbereit ("Ready") ist.

Die Abstimmung zwischen den Antriebsarten hat Porsche inzwischen optimiert. Nur ganz unerschwinglich ist manchmal ein zartes Ruckeln zu spüren, wenn die Steuerungselektronik nicht ganz sicher zu sein scheint, ob nun Elektro- oder Verbrennungsmotor das Sagen haben sollen. In der Übergangsphase vom Bremsen zum Stillstand ist zuweilen ein leichtes Nachschwingen der Karosserie zu spüren. Diese marginalen Abweichungen vom Gewohnten sind alles, was das Fahrerlebnis vom "normalen" Panamera unterscheidet.

Anders fahren heißt nicht nur vorausschauend, sondern auch bewusst fahren. Muss die Klimaanlage wirklich laufen? Ein sanfter Luftstrom vom Schiebdach tut's auch. Aber ab 80 km/h bitte schließen, denn ab diesem Tempo erfordert der Luftwiderstand den größten Energieeinsatz zur Fortbewegung. Höre ich überhaupt zu, was da im Radio dudelt? Stromsparen wird zum Sport, denn Sparsamkeit bringt elektrische Reichweite. Auch der Rollwiderstand lässt sich optimieren, aber möchte man sich wirklich einen Porsche mit 185er statt mit 245er-Reifen vorstellen? Abgesehen davon gibt es sicher Probleme, einen Zweitonner dieses Dynamikpotenzials mit schmalen Pneu auf der Straße zu halten.

Der Ausflug auf die Autobahn ist ambivalent. Schließlich, wenn die Tachonadel die 200 km/h passiert, Sechszylinder den Langstrecken-Sportler mit deftigem Sound nach vorne treibt und der Vorausfahrende respektvoll die linke Spur räumt. Schließlich, wenn bei 130 km/h die Drehzahl auf null sinkt, der Luxusdampfer zum Segelschiff wird und der große Balken zu wachsen beginnt. Am schrecklichsten, wenn man nach Passieren den nächsten Ortsschildes mit leisem Summen staunende Passanten erfreut.

Viel zu staunen werden die Deutschen Fuhrer wohl nicht haben. Der E-Hybrid wird hierzulande aller Voraussicht nach eine Randerscheinung bleiben, so wie es auch die Hybride von Mercedes, Audi, BMW oder Volkswagen sind. Kraftige, saubere Diesel sind hierzulande begehrter. Interne Konkurrenz kommt hinzu: Ein Panamera S ist schneller, leichter, hat mehr Kofferraum und kostet rund 9000 Euro weniger.

Fazit: Der Teilzeit-Stromer aus dem Hause Porsche beeindruckt durch Klasse und den Charme, umweltverträglicher als mancher Kleinwagen fahren zu können. Nennenswerter Erfolg dürfte ihm doch erst in Übersee gelingen, wo man keine Selbstverständlichkeiten mag oder die Emissions-Vorschriften strenger sind. Das Plug-In-Konzept ist schlüssig und zukunftsweisend, doch kann selbst die im Hause Porsche versammelte Ingenieurskunst nichts an den Unzulänglichkeiten der aktuell verfügbaren Stromspeicher-Technik ändern.

Daten Porsche Panamera S E-Hybrid

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

Radstand (m): 2,92

Motor: V6-Benziner, 2995 ccm, Kompressor

Leistung: 245 kW / 333 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 440 Nm bei 3000 - 5250 U/min

Elektro-Motor: 70 kW / 95 PS

Drehmoment E-Motor: 310 Nm

Batterie: Lithiumionen-Hochvoltbatterie, 9,4 kWh

Systemleistung: 306 kW / 416 PS

Elektrische Reichweite: 36 km

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h

Höchstgeschwindigkeit elektrisch: 135 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,5 Sek.

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 3,1 Liter

Effizienzklasse: A+

CO₂-Emissionen: 71 g/km

Leergewicht / Zuladung: min. 2095 kg / max. 485 kg

Kofferraumvolumen: 335 - 1153 Liter

Räder / Reifen: vorn 8 J x 18 / 245/50 ZR 18, hinten; 9 J x 18 / 275/45 ZR 18

Luftwiderstandsbeiwert: 0,29

Basispreis: 110 409 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 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,
