
Vorstellung Porsche Panamera Sport Turismo: Der 911er für die ganze Familie

Von Axel F. Busse

Nicht kleckern, sondern klotzen, heißt es bei Porsche: Gleich in fünf Antriebsvarianten werfen die Zuffenhausener ihren neuen Kombi Panamera Sport Turismo auf den Markt. Er repräsentiert ein Fahrzeug-Konzept, das bei den Nachbarn aus Untertürkheim gerade aus dem Programm genommen wird. Was weiß Porsche besser als Mercedes?

Zwar ist der Porsche nicht so polarisierend und avantgardistisch gezeichnet wie der Mercedes CLS Shooting Brake, aber im Grunde steckt das gleiche Konzept dahinter, nämlich aus einer coupéhaften Limousine ein mit mehr Platz und Praktikabilität gesegneten Kombi zu machen. Leichtfertig hat man die Entscheidung dazu bei Porsche offenkundig nicht getroffen: Rund fünf Jahre vergingen von der Vorstellung eines Show-Cars auf dem Pariser Autosalon und der Einführung des Serienmodells. Jetzt haben die Kunden die Qual der Wahl in einer Leistungs-Spreizung zwischen 234 kW / 330 PS und 404 kW / 550 PS und für bis zu rund 7000 Euro Aufpreis gegenüber einer vergleichbar motorisierten Limousine.

Weder fehlt es an einem Diesel (der aus naheliegenden Gründen seines eindeutigen Identifikationsmerkmals verlustig ging), noch an einer hochmodernen Hybrid-Variante, die sich an der Steckdose Saft für bis zu 50 Kilometer emissionsfreier Reichweite holen kann. Wobei es damit im Alltagsverkehr nicht anders ist, als mit herkömmlich angetriebenen Personenwagen: Zwischen theoretischem Energieverbrauch und praktischer Reichweite klappt ein Unterschied. So sind 30 bis 40 rein elektrische Kilometer für den Panamera 4 E-Hybrid näher an der Wirklichkeit. Der Teilzeit-Stromer nutzt eine Batterie-Kapazität von 14 Kilowattstunden und einen 100 kW / 136 PS starken Elektromotor, um diese Leistung zu erzielen.

Dabei wirkt der Wagen, der Porsche-intern längst nur unter dem Kürzel „ST“ genannt wird, wie die harte Probe des Öko-Gewissens für einen eingefleischten Sportwagenfan: Abgesehen vom 243 kW / 330 PS starken Basis-Benziner ist der E-Hybrid mit seinen 340 kW / 462 PS Systemleistung der langsamste in der ST-Fünferunde, sofern das Adjektiv „langsam“ für einen bis auf 275 km/h spurtenden Kombi überhaupt erlaubt ist. Aber rund 300 Kilogramm Mehrgewicht fordern halt ihren Tribut. Gleichzeitig fordert der Händler mehr als 112 000 Euro Einsatz, die letztendlich mit einem Normverbrauch von 2,5 Litern auf 100 Kilometer entgolten werden sollen. Rein elektrisch, was bis 140 km/h möglich ist, nimmt sich der Wagen 15,9 kWh für die Normdistanz.

Am anderen Ende der Umweltverträglichkeits-Skala, zumindest aus der Sicht jüngst erweckter Diesel-Hasser, steht der Selbstzünder-ST, dessen zuletzt noch souverän getragener Modell-Schriftzug von den vorderen Türen verschwunden ist. Ihn zeichnen nicht nur 100 Kilogramm Mindermasse gegenüber dem Hybriden, größerer Kofferraum (1390 zu 1295 Liter) und ein günstigerer Preis aus, sondern auch 282 km/h Endgeschwindigkeit und mehr als 1000 Kilometer Reichweite. Voraussetzungen dafür sind ein Realverbrauch um 8 Liter auf 100 km (nach Norm 6,8) und der optionale 90 Liter-Tank (Standard 75 l).

Dass der Sport Tursimo mehr ist als Zahlenspiele um Leistungen und Volumina, zeigt er am besten von der Seite. Bis zur B-Säule gleicht er der Limousine wie ein Zwilling, ohne mit ihm identisch zu sein. Die feine Blechfalte, die sich vom vorderen Kotflügel beginnend

bis in den Dachkanten-Spoiler zieht, ist Merkmal umfangreicher Umbauarbeiten. Schließlich musste das Design eigenständig und Porsche-typisch werden, aber die Karosserie auch verwindungssteif und das Gepäckabteil leicht zu beladen. Eine Ladekante von 63 Zentimetern zeigt an, dass dies als gelungen angesehen werden kann. Serienmäßig rollt der ST auf 19 Zoll großen Leichtmetallfelgen, doch wohl nur wenige Kunden werden der Versuchung widerstehen, die Harmonie im Gesamtbild und die kraftvolle Ästhetik mittels optionaler 21-Zoll-Räder zu fördern.

Vielleicht wären noch ein paar Liter mehr Kofferraum-Volumen drin gewesen, aber dann hätte wohl die sehr sportive und elegante Linie gelitten, die jetzt in eine sehr schräg stehende Heckscheibe mündet. Getoppt wird sie von einem ausfahrbaren Dachflügel, der je nach Anstellwinkel für bis zu 50 Kilogramm zusätzlichen Abtrieb sorgt. Drinnen sind das größte Novum und der gleichzeitig wichtigste Unterschied zur Limousine die hinteren Sitzgelegenheiten. Als „4+1“-Konfiguration will Porsche die Varianten mit dem zusätzlichen Platz in der Mittel verstanden wissen, die zusätzlich zur Standardauslegung mit vier Einzelsesseln bestellbar ist. Dass der mittig verlaufende Kardantunnel nebst Konsolen-Aufbauten und Klima-Ausströmern den dortigen Mitfahrer zwingt, je ein Bein links und rechts davon zu platzieren, dürfte den für die Beförderung in Frage kommen den Personenkreis einschränken.

Fahrerisch hält der Luxus-Laster, was der Name Porsche verspricht. Trotz mehr als fünf Metern Länge und einem Radstand von 2,95 Metern ist der Wagen nah am Geschehen, baut keinerlei Distanz zwischen Lenker und Gelenktem auf. Auch das Gewicht, das je nach Motorvarianten um zwei Tonnen changiert, ist keine fühlbare Hürde. Selbst der E-Hybrid, inklusive zweier Insassen und einer Handvoll wohltuender Extras immerhin rund 2,4 Tonnen schwer, lässt keinen Anschein von Unwillen oder Behäbigkeit aufkommen. Agil und griffig schießt er ums Eck, der scheinbar speckige Zweitonner wirkt plötzlich wie ein drahtiger Athlet, der dankbar ist, die Ergebnisse seines Trainings vorführen zu können.

Zupackende Spurtkraft (mit 700 Newtonmetern Drehmoment ab 1100 Touren) und die bekannt unmittelbare Einlenkpräzision machen das Handling zu einem Vergnügen, das keine Eingewöhnungsphase braucht. Der permanente Allradantrieb, der über eine Hang-On-Kupplung die Kraft von Verbrennungs- und Elektromotor bedarfsgerecht und unmerklich an die Achsen verteilt, lässt keine Traktionsfragen aufkommen. Analog zum 911er-Lenkrad verfügt das Steuer eines Sport Turismo Hybrid über einen Fahrmodus-Drehknopf neben der senkrechten Speiche. Dort kann zwischen rein elektrischer Fahrt und Auflademodus, aber auch den leistungsorientierten Stufen Sport und Sportplus entschieden werden. In der automatischen Hybrid-Funktion übernehmen die Steuergeräte das Ruder, wovon es insgesamt 112 für die verschiedensten Aufgaben gibt. Die Elektronik bestimmt dann über den optimalen Einsatz der beiden mitgeführten Energiequellen.

Ob Porsche etwas besser weiß als Mercedes, wird sich zeigen. Was man dort sehr wohl weiß, ist, dass ihre Kunden nicht knauserig sind. Da liefert der Hersteller die Ladestation gleich mit, denn so fällt es den umweltbewussten ST-Fahrern noch leichter, ihre finanziellen Mittel für die Verfeinerung der fahrtechnischen Möglichkeiten aufzuwenden. Natürlich ist ebenso wenig wie bei anderen Modellen die Fülle der möglichen Ergänzungen kaum überschaubar. Luftfederung, Keramik-Bremsen, Wank- und Niveaueausgleich, adaptives LED-Licht und das Sortiment zusätzlicher Sicherheits- und Assistenzsysteme sind eine Einladung, den Preis des Fahrzeugs über 150 000 Euro zu haben.

Daten Porsche Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo

Länge x Breite x Höhe (in m): 5,05 x 1,94 x 1,43

Radstand (m): 2,95

Verbrennungs-Motor: V6-Biturbo-Benziner, 2894 ccm

Leistung: 243 kW / 330 PS von: 5250 - 6500 U/min

Max. Drehmoment: 450 Nm von 1750 - 5000 U/min
Elektromotor: Permanenterregte Synchronmaschine mit Außenläufer
Leistung: 100 kW / 136 PS
Drehmoment: 400 Nm ab 100 U/min
Systemleistung: 340 kW / 462 PS
max. System-Drehmoment: 700 Nm von 1100 bis 4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 275 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,6 Sek.
Leergewicht (DIN) / Zuladung: 2190 kg / max. 620 kg
Gepäckraum: 425 - 1295 Liter
Kraftstoffverbrauch (NEFZ): 2,5 L/100 km
CO₂-Emissionen: 56 g/km
Stromverbrauch: 15,9 kWh/100km
Effizienzklasse: A+ (Euro 6)
Luftwiderstandsbeiwert: 0,30
Reifen (v/h): 265/455 ZR 19 / 295/40 ZR 19
Preis: ab 112 000 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Panamera Sport Turoimo

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



Porsche Panamera Sport Turoimo

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



Porsche Panamera Sport Turoimo

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



Porsche Panamera Sport Turoimo

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



Porsche Panamera Sport Turoimo

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



Porsche Panamera Sport Turismo

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



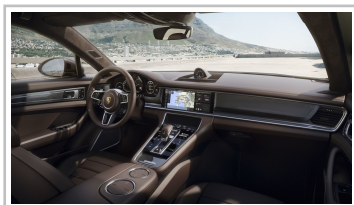
Porsche Panamera Sport Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



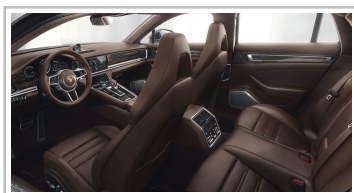
Porsche Panamera Sport Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Sport Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera Sport Turismo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
