CLASSIC DRIVER

Porsche Panamera S E-Hybrid: Lange Leitung

Lead
Auch bei Porsche glaubt man an die elektrische Energie und rüstet nach rund 10.000 verkauften Hybridautos auf. Der Panamera S E-Hybrid ist der erste Porsche, der auch an der Steckdose geladen werden kann.

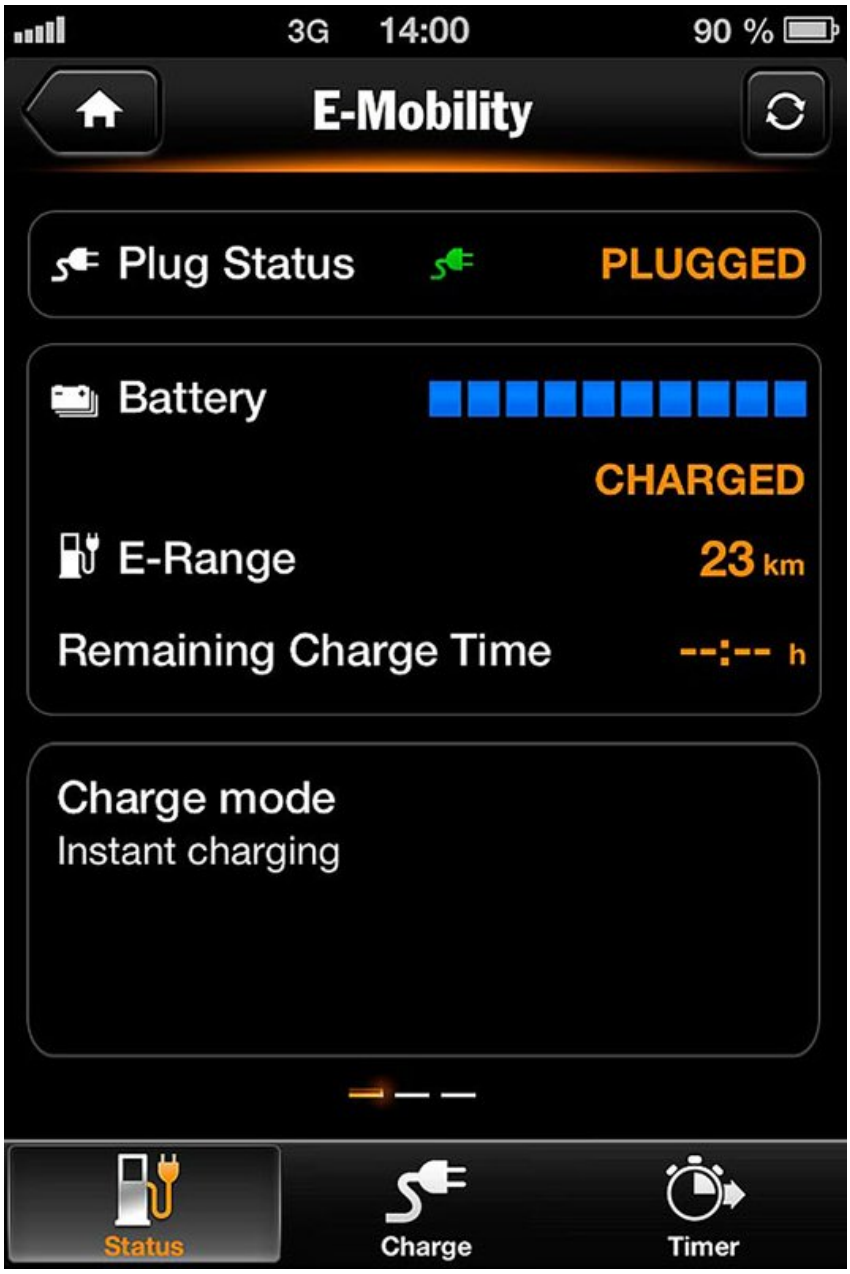
Was mussten Porsche-Fans nicht schon alles über sich ergehen lassen? Neben der eingebüßten Eigenständigkeit kamen Dieselmotoren, Geländewagen und Limousinen ins Produktportfolio – und zu guter Letzt sogar noch zwei Hybridautos. Dass aber die Fans der Marke Neuem durchaus aufgeschlossen gegenüberstehen, beweist der Erfolg der Ökosportler. Rund 10.000 verkaufte Panamera und Cayenne Hybrid helfen, den Flottenverbrauch zu senken und das Image zu heben. Vor diesem Hintergrund ist die Weiterentwicklung des Hybridgedanken mit dem neuen Panamera S E-Hybrid nur logisch, kann dieser doch dank vergrößerter Batterie deutlich längere Strecken rein elektrisch zurücklegen.

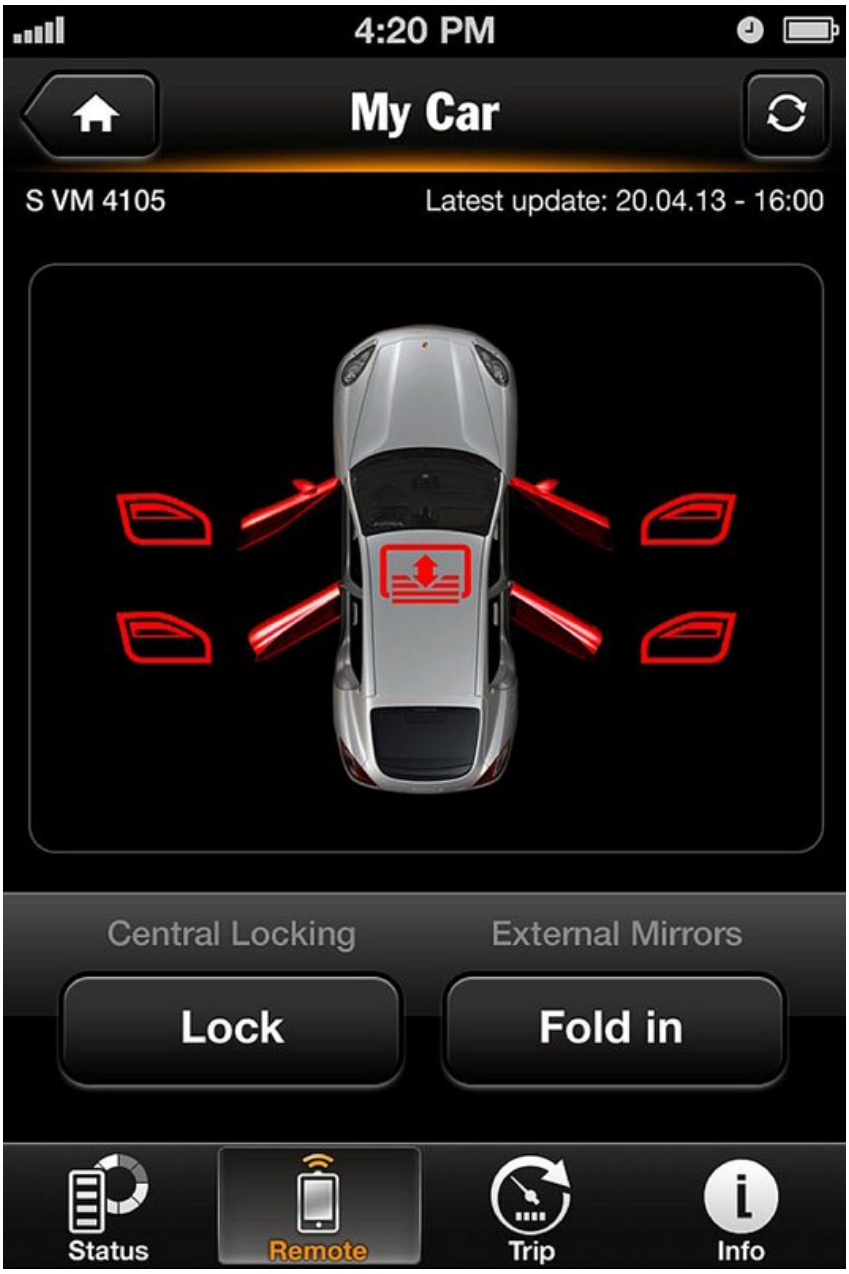
Doch wozu soll das bei einem reinrassigen Sportler gut sein? Zum Sparen gewiss nicht. Denn obwohl der neue Panamera in dem Hybrid-Package auf dem Papier sparsam wie ein Mofa ist (3,1 Liter im NEFZ Zyklus), spielt dieser Effekt angesichts eines Anschaffungspreises von 110.496 Euro nur eine untergeordnete Rolle. Vielleicht zum Spurten? Kommt auf einen Versuch an. Mit einer Systemleistung von 416 PS stehen die Chancen gut, mit dem Panamera S E-Hybrid sportlich unterwegs zu sein. Und tatsächlich, der Porsche zieht bereits auf den ersten Metern lautlos aber gewaltig an. Der Schub ist mächtig und neu, denn der in den Leistungsstrang eingebundene, 95 PS starke E-Motor (Dreiphasen Synchronmaschine) drückt mit 310 Nm kraftvoll und ohne Zugkraftunterbrechung die schwere Limousine lautlos nach vorne, um kurz darauf von dem 3,0 Liter V6-Benziner mit Kompressoraufladung und 333 PS im Bug unterstützt zu werden. Interessant dabei ist, dass der Fahrer beim Spurten nichts von dem komplizierten Zusammenspiel zwischen Elektroantrieb, Verbrenner und Achtgang-Automatik spürt. Kein Ruckeln macht auf die komplexe Antriebstechnik aufmerksam. Das gilt auch für die Autobahnfahrt. Dort läuft zwar ab Richtgeschwindigkeit der V6, aber auf Wunsch gibt es zusätzliches Elektrokraftfutter. Denn bei voll getretenem Gaspedal "boostet" der E-Motor seine 310 Nm in den Antrieb und zoomt andere Verkehrsteilnehmer auch deutlich oberhalb von 220 km/h ganz nahe an die Stoßstange des Panamera heran. Ein Erlebnis, dass nur noch durch den Aha-Effekt einer Stadtfahrt zu toppen ist.

\[page\]

Die absolviert der Plug-in-Hybrid nach bester Öko-Manier. Der Verbrenner im Bug hat Pause, der Panamera gleitet laut- und emissionslos durch die Häuserschluchten. Das funktioniert bis 135 km/h, genug für jede Stadtautobahn. Mit etwas Übung am "Fahrpedalwertgeber", so heißt das Gaspedal bei den Elektroautomobilisten, kommt man im Mittel 36 Kilometer weit, ehe der Verbrenner wieder anspringen muss, um den Akku im Heck zu laden.

Doch es geht auch anders, nämlich per Kabel an der Steckdose. Das macht vor allem dann Sinn, wenn der Viersitzer morgens aus dem urbanen Umfeld in die städtische Bürogarage rollt. Ein Fahrprofil, was den Öko hinter dem Porschesteuer weckt, denn unbewusst ist man versucht, den Panamera möglichst lange im Elektromodus zu bewegen, ohne dass der V6 anläuft. Dass der Komfort im elektrischen Fahrmodus erhalten bleibt, ist bei Porsche-Ehrensache, lediglich das Handling mit dem sperrigen Ladekabel ist unbequem. Die Dauer der Ladezeit hängt dabei von der Art des Stromanschluss ab. Laut Porsche soll ein entladener Akku nach zweieinhalb Stunden (bei 16 Ampere) wieder vollständig geladen sein.


3G 14:00 90 %
E-Mobility
Plug Status PLUGGED
Battery
CHARGED
E-Range 23 km
Remaining Charge Time --:-- h
Charge mode
Instant charging
Status
Charge
Timer



Die Wartezeit kann man entweder im Büro oder am Smartphone, für das Porsche extra eine App entwickelt hat, überbrücken. Via Handy lässt sich etwa das Innenraum-Klima des am Ladekabel hängenden Panamera vorkonditionieren, das Laden zeitversetzt steuern oder der Ladezustand sowie die Reichweite am Handy abrufen. Daneben plant Porsche mit Porsche Car Connect weitere Funktionen rund ums Auto, die aber auch für herkömmliche Modelle verfügbar sein werden. Wenn es den Stuttgarter Technikern dann noch gelingt, die Verkehrsströme so zu lenken, dass zumindest für die eigenen Hybrid-Modelle stets freie Fahrt herrscht, steht einem durchschlagenden Erfolg der schönen neuen Autowelt nichts mehr im Wege.

Weiterführende Links

Sie suchen noch das passende Kontrastprogramm zum Panamera Hybrid? Zahlreiche klassische Porsche 911 finden Sie im Classic Driver Marktplatz.

Fotos: Porsche

Galerie

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/porsche-panamera-s-e-hybrid-lange-leitung
© Classic Driver. All rights reserved.