



Eine Übersicht: Die Hybrid-Modelle von Porsche

25/07/2025 Das Zeitalter der Elektromobilität hat begonnen. Mit E-Performance-Modellen vom wegweisenden vollelektrischen Taycan über die leistungsstarken E-Hybride bis hin zum innovativen T-Hybrid bietet Porsche für jeden Bedarf das passende Fahrzeug an.

In diesem Artikel:

- Die E-Performance-Philosophie von Porsche
- Cayenne und Panamera als E-Hybrid
- Laden der Batterie
- Der T-Hybrid: Vom Motorsport inspirierte Performance

Die Hybrid-Modelle von Porsche kombinieren das Beste aus zwei Welten, indem sie die Leistung eines

Verbrennungsmotors mit der Effizienz eines Elektromotors verbinden.

So bieten Hybridfahrzeuge mehr Leistung und mehr Drehmoment dank der Kombination aus Verbrennungs- und Elektromotor. Besonders das sofort verfügbare Drehmoment des E-Motors sorgt für einen Performance-Sprung, was sich zum Beispiel beim schnellen Anfahren aus einem Kreisverkehr, oder bei einem Überholvorgang bemerkbar macht. Durch die Unterstützung des Elektromotors wird zudem der Kraftstoffverbrauch gesenkt und somit auch die Abgasemissionen reduziert. Dies ist besonders in städtischen Gebieten vorteilhaft, wo das lokal emissionsfreie Fahren die Luftqualität verbessert.

In Situationen wie im Stau sorgt der Hybrid für besonderen Komfort: Die Klimaanlage kann weiterlaufen, ohne dass der Verbrennungsmotor aktiv sein muss. So bleibt es im Fahrzeug angenehm kühl, ohne zusätzlichen Kraftstoff zu verbrauchen. Auch bei Kurzstreckenfahrten bleibt der Motor häufig stumm. Perfekt, denn dort, wo Verbrennungsmotoren ineffizient sind und schneller verschleissen, übernimmt der Elektromotor nun den Antrieb. Ausserhalb der Reichweite der Batterie arbeitet dann der Verbrenner wieder in gewohnter Manier auf der Langstrecke – ganz ohne Ladestopps.

Die E-Performance-Philosophie von Porsche

Auf der Rennstrecke zählt neben Leistung auch Effizienz. Ganz besonders im Langstreckensport, der tief in der Geschichte von Porsche verwurzelt ist. So wundert es nicht, dass viele Innovationen der heutigen E-Performance-Modelle aus den rollenden Entwicklungslaboren aus Le Mans oder der Nordschleife entstanden sind.

Ein Schlüsselmoment in dieser Entwicklung war der Porsche 911 GT3 R Hybrid: Mit seinem innovativen Schwungradspeicher überzeugte er auf Anhieb mit seiner Dynamik und legte den Grundstein für die zukünftige Entwicklung, die im 919 Hybrid gipfelte. Als Le Mans-Seriensieger und Rekordhalter auf diversen Rennstrecken war der Prototyp mehr als nur ein eindrucksvoller Beweis für das Können der Motorsport-Mannschaft, er lieferte auch wichtige Erkenntnisse für die Serienproduktion.

Denn die Kombination aus Porsche-typischer Performance und der Effizienz der Elektromobilität ist das Herzstück der E-Performance-Philosophie. Mit dem Fokus auf beeindruckenden Fahrspass stehen geringer Verbrauch und hohe Fahrdynamik plötzlich nicht mehr im Widerspruch. Die Hybrid-Antriebe von Porsche sind der Beweis dafür, dass nachhaltige Mobilität und aussergewöhnliche Fahrleistungen Hand in Hand gehen können.

Cayenne und Panamera als E-Hybrid

Egal, ob E-Hybrid, S E-Hybrid oder Turbo E-Hybrid: Das Herzstück der elektrifizierten Modelle von Porsche ist die Batterie. In den Plug-in-Hybrid-Modellen von Cayenne und Panamera ist jeweils ein elektrischer Kraftspeicher mit 25,9 Kilowattstunden Kapazität verbaut. Er sorgt für Reichweiten über

90 Kilometern. Umgesetzt wird die gespeicherte Energie von einem Elektromotor, der in den Cayenne E-Hybrid-Modellen 130 kW (176 PS) und 460 Newtonmeter leistet. Im neuen Panamera Turbo E-Hybrid leistet die E-Maschine dank einer Optimierung des Kühlkreislaufs sogar 140 kW (190 PS).

In Kombination mit den effizienten Benzinmotoren decken die E-Hybrid-Modelle somit ein breites Leistungsspektrum ab. Der Cayenne startet als E-Hybrid mit einer Systemleistung von 470 PS, der S E-Hybrid bringt es sogar auf 517 PS. Topmodell der SUV-Baureihe ist der Cayenne Turbo E-Hybrid mit 739 PS Systemleistung.

Der neue Panamera ist als E-Hybrid ebenfalls in verschiedenen Leistungsstufen erhältlich. Das Spitzenmodell der Baureihe bildet der Panamera Turbo S E-Hybrid mit 782 PS und 1'000 Newtonmetern.

Laden der Batterie

Ein weiterer Vorteil der kraftvolleren Elektromotoren der E-Hybrid-Modelle ist die stärkere Rekuperation. Die Cayenne E-Hybride gewinnen jetzt mit einer Leistung von bis zu 88 kW Energie aus der Bewegung zurück. Das sind etwa 30 Prozent mehr als bei den Vorgängermodellen.

Darüber hinaus laden die neuen E-Hybrid-Modelle nun auch an der Wallbox deutlich schneller. Mit dem neuen 11-kW-Onboard-Lader beträgt die Ladedauer an einer geeigneten Ladesäule trotz der grösseren Batterie nur rund zwei Stunden und 40 Minuten.

Übrigens: Die E-Hybrid-Modelle können zur möglichst intelligenten und effizienten Nutzung der Antriebsenergie die Batterie auch während der Fahrt aufladen. Sei es, um im Sport- oder Sport Plus-Modus stets für höchste Performance zu sorgen, oder am Ende einer langen Fahrt für ausreichend Energie für eine elektrische Ankunft am Ziel. Sowohl in den Sport-Modi als auch im E-Charge-Modus wurden deshalb die Ladestrategien auf die höhere Leistungsfähigkeit des Hybrid-Systems angepasst.

Der T-Hybrid: Vom Motorsport inspirierte Performance

Mit dem neu entwickelten T-Hybrid-Konzept geht Porsche nun noch einen Schritt weiter in der Welt der Performance-Hybride. Anders als bei klassischen Plug-in-Hybriden steht bei diesem Konzept nicht primär das emissionsfreie Fahren im Vordergrund, sondern eine spürbare Leistungssteigerung. Das T-Hybrid-System ist klar auf Performance ausgerichtet und zeigt eindrucksvoll, dass Hybrid-Technik nicht nur in Richtung Nachhaltigkeit und Effizienz gedacht werden muss, sondern – gezielt eingesetzt – ein echtes Hochleistungs-Tool sein kann: Während ein konventioneller Turbolader erst einen kurzen Moment benötigt, um den vollen Ladedruck aufzubauen, reagiert der neue T-Hybrid augenblicklich. Möglich macht das ein völlig neuer leichter elektrischer Abgasturbolader. Dieser ist mit einer integrierten E-Maschine ausgestattet, welche blitzschnell Drehzahl und Ladedruck aufbaut, um das Ansprechverhalten des Motors entscheidend zu verbessern.

Parallel dazu fungiert die T-Hybrid-Einheit auch als Generator, der ähnlich wie die thermischen Energierückgewinnungssysteme aus der Formel 1 und den Le Mans-Prototypen funktioniert. Die E-Maschine gewinnt elektrische Energie aus dem Abgasstrom und erzeugt dabei eine Leistung von bis zu 11 kW (15 PS). Die Systemleistung des T-Hybrid-Antriebs beträgt somit insgesamt 398 kW (541 PS) bei einem maximalen Drehmoment von 610 Nm.

Das Resultat dieser Verknüpfung aus Motorsport-Technologie und Serieneffizienz ist eine signifikant gesteigerte Gesamtperformance bei geringfügigem Mehrgewicht. Porsche beweist damit, dass Effizienz, Nachhaltigkeit und pure Fahrndynamik perfekt miteinander harmonisieren können.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Consumption data

911 Carrera 4 GTS (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,9 – 10,3 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 246 – 234 g/km; CO₂-Klasse: G

Cayenne E-Hybrid (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 4,5 – 4,0 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 10,6 – 9,9 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 19,8 – 19,1 kWh/100 km; CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert: 101 – 90 g/km; CO₂-Klasse gewichtet kombiniert: C – B; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

Panamera Turbo E-Hybrid (WLTP, vorläufige Werte)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 4,3 – 3,5 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 11,0 – 10,0 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 19,8 – 18,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert: 99 – 81 g/km; CO₂-Klasse gewichtet kombiniert: C – B; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

Cayenne S E-Hybrid (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 4,6 – 4,0 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 10,6 – 9,9 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 20,0 – 19,1 kWh/100 km; CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert: 103 – 90 g/km; CO₂-Klasse gewichtet kombiniert: C – B; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO₂ emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO₂Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Image Sublines

Path: Eine Übersicht: Die Hybrid-Modelle von Porsche/Bilder/Bild_1.jpg
Title: Porsche 919 Hybrid, 2024, Porsche Schweiz AG
Subline: Porsche 919 Hybrid

Path: Eine Übersicht: Die Hybrid-Modelle von Porsche/Bilder/Bild_2.jpg
Title: 911 Carrera 4 GTS, 2024, Porsche Schweiz AG
Subline: 911 Carrera 4 GTS

Link Collection

Link to this article

https://newsroom.porsche.com/de_CH/produkte/e-performance-wiki/immer-im-vorteil-hybrid-antrieb-35042.html

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/bb01e9e2-1bb6-4916-b240-ad4b09f4b705.zip>