

Pure Faszination: Walter Röhrl fährt den neuen Porsche Panamera Turbo E-Hybrid

02/02/2024 In Zell am See trifft der zweifache Rallye-Weltmeister Walter Röhrl das erste Mal auf den neuen Porsche Panamera. Vor allem das aktive Fahrwerk begeistert ihn, denn es eröffnet völlig neue Fahrdynamik-Dimensionen.

Die Aufforderung, doch bitte den Sitz ein wenig weiter nach hinten zu justieren, damit man ihn im Bild besser sehen könne, irritiert Röhrl sichtlich. Zu weit hinten und die Lehne zu stark geneigt, gibt er professionell das Interview, um sich nur Momente später wieder in seine gewohnte Haltung zu begeben.

„Es war schon immer der Vorteil des Panamera, dass man sich wie in einem 911 fühlen konnte. Die Sitzposition ist tief, man fühlt sich der Straße verbunden, das Lenkrad liegt perfekt in der Hand. Im neuen Auto hast du auch wieder die Scheinwerfer schön ausmodelliert und kannst wie früher über die Kotflügel die Kurven anvisieren."

Damit ist er auch schon mitten im Thema. Es sei für ihn seit dem ersten Modell vor 15 Jahren eine beeindruckende Leistung der Entwicklungsmannschaft gewesen, dass sie mit dem Panamera ein Fahrzeug mit einer derartigen Bandbreite an Talenten auf die Straße gestellt haben. In einem Moment eine luxuriöse Limousine für die Langstrecke und im nächsten Augenblick ein talentierter Sportwagen, der zum Kurventanz bittet.

„Man hat jederzeit den perfekten Grip"

An der dritten Generation interessiert ihn vor allem das neue Porsche Active Ride Fahrwerk. Die Kombination aus Luftfederung und aktiven Hydraulikdämpfern kommt für Röhrl einer Revolution gleich. Erstmals muss das Fahrwerk nicht mehr nur auf die Straße reagieren, sondern kann den Druck im Dämpfer beliebig variieren. Röhrl formuliert die Highend-Technologie sehr plakativ: „Man hat jederzeit den perfekten Grip, weil die Radlastschwankungen gering sind und dadurch der Reifen immer optimal auf der Straße steht. Unebenheiten werden nahezu komplett kompensiert, aber trotzdem – oder gerade deswegen – hat man weiterhin kristallklares Feedback über den aktuellen Fahrzustand."

Der Verzicht auf konventionelle Stabilisatoren und der Einsatz von aktiven Dämpfern, die von je einer individuellen Hydraulikpumpe versorgt werden, ermöglicht dem Porsche Active Ride-Fahrwerk diesen Spagat aus Komfort und Kontrolle, der für den Rallye-Spezialisten beeindruckt. „Ein aktives Fahrwerk ist die Königsdisziplin in Sachen Fahrdynamik. So etwas hätte ich mir damals in meiner aktiven Zeit auch gewünscht, aber da war eine solche Technologie undenkbar."

Konventionell, hybrid oder elektrisch

Neben der Komplexität und dem Regelungsaufwand für ein solches Aktivfahrwerk liegt der Grund im kurzfristig hohen Leistungsbedarf des Systems. Bis zu 13 verschiedene Aktionen kann der Dämpfer pro Sekunde ausführen – entsprechend kraftvoll muss das Hydrauliksystem sein. Die 400 Volt (Panamera Turbo E-Hybrid: Kraftstoffverbrauch kombiniert (WLTP) 4,3 – 3,5 l/100 km, CO_2-Emissionen* kombiniert (WLTP) 99 – 81 g/km, Stromverbrauch* kombiniert (WLTP) 19,8 – 18,8 kWh/100 km, Elektrische Reichweite kombiniert (WLTP) 84 – 94 km, Elektrische Reichweite innerorts (WLTP) 85 – 94 km) der Hochvoltbatterie des Porsche Panamera Turbo E-Hybrid sind deshalb die ideale Energiequelle für das Porsche Active Ride-System. Für Röhrl ist das Hybridsystem aber auch aus einem anderen Grund sehr spannend: „Die neue E-Hybrid-Generation hat einen enormen Sprung gemacht. Bei rund 90 Kilometern Reichweite erledigt man doch den Alltag praktisch immer elektrisch. Ob auf der Fahrt zum Einkaufen, zum Sport oder in die Arbeit."

Auf die Frage, für welche Antriebsart er sich entscheiden würde, konventionell, hybrid oder elektrisch, antwortet der Regensburger mit einem spannenden Vergleich: „Im Rallyesport gibt es auch keine Ideallinie, nicht den einen Weg, der am schnellsten zum Ziel führt. Es gibt viele verschiedene Fahrstile, die am Ende zum gleichen Ergebnis führen können. Gerade deshalb finde ich den breiten Entwicklungsansatz von Porsche wichtig und richtig. Rein elektrisch, Hybrid mit alltagtauglicher E-

Reichweite oder ein mit eFuels betankter klassischer Verbrennungsmotor, das ist für mich kein entweder oder. Es gibt für jedes Modell einen sinnvollen Einsatz."

Auch die Aussicht darauf, dass es künftig mit nachhaltig und synthetisch hergestellten Kraftstoffen eine Möglichkeit geben kann, die eigene kleine Klassiker-Sammlung weiter am Leben zu erhalten, freut Röhrl. „Die von Porsche hier in Zell am See beim F.A.T. Ice Race eingesetzten Spyder RS und der Panamera Turbo E-Hybrid sind alle schon mit eFuel betankt. Jedes Teilnehmerauto könnte damit fahren und Veranstaltungen wie diese auch künftig die Faszination, die Autos und der Motorsport ausstrahlen weiter transportieren. Und genau darum geht es doch: um die Freude. Um die schönen gemeinsamen Momente."

Das F.A.T. Ice Race – Ein spektakuläres Winterspektakel

Denn auch wenn das Wetter dem Eisrennen in diesem Jahr mit viel zu warmen Temperaturen und kräftigem Regen einen gehörigen Strich durch die Rechnung gemacht hat, ließen sich die Teilnehmer und über 3.000 Zuschauer der ausverkauften Veranstaltung den Spaß nicht nehmen. Mit einem breiten Teilnehmerfeld vom Vorkriegsrennwagen bis hin zum WRC-Wettbewerbsfahrzeug wurde viel geboten. Auch das Porsche Museum bot mit einzigartigen Modellen wie dem 550 1500 RS Spyder Carrera Panamericana, dem 911 GT1 oder dem 911 GT3 R Rennsport für tolle Fotomotive.

Das F.A.T. Ice Race in Zell am See ist eine Hommage an die legendären internationalen Motorrad- und Auto-Eisrennen, die einst am Zeller See stattfanden. Seit seiner Wiedergeburt im Jahr 2019 hat sich das Event zu einem echten Höhepunkt im Motorsportkalender entwickelt, der die Faszination des Eissports wieder aufleben lässt.

Historie und Wiederbelebung: Die Neuauflage dieses traditionsreichen Rennens fand erstmals vom 19. bis 20. Januar 2019 auf dem Eisoval des alten Flugplatzes in Zell am See statt, initiiert von Ferdinand Porsche, Vinzenz Greger und Constantin Klein.

Bemerkenswerte Teilnahmen: Das Event hat seitdem zahlreiche Motorsportgrößen und Prominente angezogen. 2024 nahmen Persönlichkeiten wie der zweifache Rallye-Weltmeister Walter Röhrl, Rennlegende Hans-Joachim Stuck, der ehemalige Formel 1-Pilot Mark Webber, Ex-Skirennfahrer Aksel Lund Svindal und Dr. Wolfgang Porsche, der Aufsichtsratsvorsitzende der Porsche AG, teil.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

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

Consumption data

Panamera Turbo E-Hybrid (WLTP)*: 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; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 99 – 81 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: C – B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

718 Spyder RS (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,7 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 288 g/km; CO_2-Klasse: G

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions 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: Pure Faszination: Walter Röhrl fährt den neuen Porsche Panamera Turbo E-Hybrid/Bilder/Bild_1.jpg
Title: Walter Röhrl, Porsche Brand Ambassador, Panamera Turbo E-Hybrid, Austria, 2024, Porsche AG
Subline: Walter Röhrl, Porsche-Markenbotschafter

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2024/produkte/porsche-panamera-turbo-e-hybrid-zell-am-see-ice-race-35164.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/dcbcbe4c-158f-41e8-a17f-30994493ff2f.zip

External Links
https://fat-international.com