

Nachtflug: Harmonie der Gegensätze

01/02/2017 Der neue Porsche Panamera 4 E-Hybrid verbindet Extreme auf sehr elegante Weise. Athletisch meistert er die Kurven der Nordschleife ebenso, wie er Autobahn-Kilometer zur Komfortzone werden lässt.

Die Stadt bei Nacht ist eine andere Welt. Wo am Tag die Karawane der Automobile nur schrittweise vorankommt, fährt der Porsche Panamera durch die Kulisse aus Häusern und Licht. Als die weiße Sportlimousine die Autobahn verlässt, geht die Sonne hinter den Bergen der Schwäbischen Alb unter, leuchtend rot. Grün zeigen sich jene Bremssättel, die auf einen Plug-in-Hybrid hinweisen. Weiter stadteinwärts. Die gelassene Souveränität der Autobahnfahrt klingt nach.

Stuttgart ist ein Ort der Gegensätze. Etliche dort angesiedelte Unternehmen gehören als Impulsgeber der Automobilindustrie zu den globalen Playern, doch an einigen Stellen wähnt man sich zuweilen, auf ganz sympathische Art und Weise, in einer Kleinstadt. Hinzu kommt der besondere Charakter der Stuttgarter – was haben sich die Schwaben nicht schon alles nachsagen lassen müssen: Technokraten sollen sie sein, sparsam und in Regeln verliebt. Allerdings gehört zu diesem Naturell auch eine andere

Seite: Kaum ein Menschenschlag ist so weltoffen, weit gereist und vielseitig, hat so viele Ideen, treibt Innovationen mit so viel Begeisterung voran.

Vier unterschiedliche Modi unterstützen das Vorwärtskommen

Der Panamera 4 E-Hybrid treibt, so sagt es die Ziffer in seinem Namen, alle vier Räder an. Neben den aus den konventionell angetriebenen Panamera-Varianten bekannten Fahrmodi „Sport" und „Sport Plus" unterstützen vier zusätzliche Modi das Vorwärtskommen: „E-Power", „E-Charge", „Hybrid Auto" und „E-Hold". Mit Letztgenanntem hat der Fahrer die Möglichkeit, den aktuellen Ladezustand beizubehalten, um zu einem späteren Zeitpunkt rein elektrisch zu fahren. Mit vollgeladenem Akku könnte der Porsche bis zu 50 Kilometer zurücklegen und dabei 140 km/h (Kraftstoffverbrauch kombiniert 2,5 l/100 km; CO2-Emission 56 g/km; Stromverbrauch kombiniert 15,9 kWh/100 km) schnell sein. Rein elektrisch.

Im Modus „Hybrid Auto" wechselt das Fahrzeug selbstständig zwischen den Antrieben des 2,9-Liter-V6-Biturbos mit 330 PS und der 136 PS starken E-Maschine. Der Fahrer lässt die Limousine entscheiden. Ein leichter Druck auf das Bremspedal und das Bremssystem des Panamera entscheidet, jetzt für den Fahrer unmerklich, ob der Wagen durch Rekuperation abgestoppt werden kann. Reicht der Widerstand des nun als Generator arbeitenden E-Motors nicht aus, werden die großen Hochleistungsscheibenbremsen genutzt.

Auf puren Fahrspaß ausgelegt

In den steilen Hängen rund um den Kessel wachsen Reben. Dort steigt in den Abendstunden die warme Luft aus dem Tal in die Höhe. Mit kühler Präzision nimmt der Panamera die Kurven in der Dämmerung. Und während seine LED-Scheinwerfer helle Sichtschneisen auf das Asphaltband projizieren, zieht ein zufriedenes Lächeln über das Gesicht des Fahrers. Auf der Autobahn wurde der V6-Biturbo bei entspanntem Reisetempo nur wenig gefordert und durfte im „E-Charge"-Modus die von einigen elektrischen Zwischensprints geforderte 14,1-kWh-Batterie des Panamera wieder laden. Das passiert, während der Panamera seinen Langstreckenkomfort ausspielt. Beim Bremsen und an Gefällstrecken lädt die Physik mit: Massenträgheit und Schwerkraft werden ausgenutzt und als neue elektrische Energie gespeichert.

Vorbei an ein paar Longboardern, die die freien Gehsteige im Licht der Laternen zum Skaten nutzen. Der Fahrer wechselt auf der langen, geschwungenen Einfallstraße in den „Sport"-Modus – immer noch auf puren Fahrspaß ausgelegt. Mit dem Le-Mans-Siegerfahrzeug, dem 919 Hybrid, hat Porsche im Entwicklungszentrum Weissach vielseitige Hybrid-Erfahrungen gesammelt. Dieses Fachwissen wurde bei der Entwicklung des Panamera in die Serie übertragen. Am Nürburgring würde der Fahrer jetzt „Sport Plus" aktivieren, dem V6-Biturbo einen heißeren Motorsound zugestehen und an die Weltrekordfahrt des Panamera Turbo denken, der in nur 7:38 Minuten die Nordschleife des Nürburgrings bezwang. Doch die Stille der Nacht liegt über Stuttgart, die Rennstrecke ist 330 Kilometer entfernt und der Panamera braucht in der Stadt keine Höchstgeschwindigkeit von 278 km/h. Die auf

dem 12,3-Zoll-Touchdisplay angezeigte Zusatzenergie des Boost-Assistenten, der bereits im Supersportwagen Porsche 918 Spyder zum Einsatz kommt und der dafür sorgt, dass E-Maschine und Verbrennungsmotor parallel ihre Arbeit verrichten, schaut sich der Fahrer trotzdem gerne an, bis er den Mode-Schalter erneut betätigt: „Hybrid Auto". Souverän die Softskills aktivierend, mit der Gewissheit, dass diese Limousine jederzeit ein Sportwagen sein kann.

Zusammenspiel von Benzinmotor und E-Maschine

Kaum merklich springt der V6 an, schiebt muskulös die Steigung hinauf, stoppt dann und überlässt den 400 Newtonmetern des E-Motors die folgende Gerade. Der Hybrid-Assistent im Cockpit unterstützt mit visuellen Hinweisen das Dosieren der elektrischen Antriebsleistung. Beinahe schade, dass der Fahrer darüber hinaus so wenig von diesem Yin und Yang der Gegensätze mitbekommt, dem Zusammenspiel von Benzinmotor und E-Maschine. Während sich unter der Haube die präzise Choreografie aus Verbrenner und Elektromotor abspielt, passiert der Panamera das renommierte Stuttgarter Theater.

Ein Wechsel in den „E-Power"-Modus, der grundsätzlich nach dem Start des Motors aktiviert ist, lässt den 2,9-Liter-V6-Biturbo verstummen. Nahezu geräuschlos gleitet das Fahrzeug weiter durch die Stadt. Am Schlossplatz schauen Nachtschwärmer der flüsternden Sportlimousine hinterher, wenige Minuten später hat sie den Talkessel durchquert. Im Rückspiegel verschwindet das Wahrzeichen der Stadt, der 217 Meter hohe Fernsehturm. Vor ihm kündigt sich das Mekka der Sportwagenfahrer an: Zuffenhausen. In der spiegelnden Fassade des Porsche Museums wird der Wagen zu einer fast schon künstlerischen Silhouette. Und ein technologisches Kunstwerk ist er ja; trägt jene Geschichte in die Zukunft, von denen die automobilen Meilensteine im Museum künden. Wenige Meter weiter hebt sich eine Schranke. Werk 1 des Porsche-Stammwerks. Bald wird der Panamera 4 E-Hybrid nicht mehr nur durch Stuttgart fahren. Sondern durch die ganze Welt.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/christophorus/ausgabe-379/porsche-christophorus-panamera-4-e-hybrid-nordschleife-13175.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/f1fe2a0a-f512-455e-aa67-97ad7e6f545a.zip

Externe Links
http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/christophorusmagazine/