

CLASSIC DRIVER

Porsche Panamera Turbo: Schweizer Passkontrolle



Julier, Bernina, Maloja - winterfesten Autosportlern klingeln bei diesen Engadiner Alpenpässen die Ohren. Perfektes Terrain also, um den neuen, allradgetriebenen Porsche Panamera Turbo auf Schnee und Glatteis zu führen. Wir haben das Stuttgarter Flaggschiff im Wintertest über die Berge von St. Moritz gejagt - und dabei unsere Liebe zum Schmutz entdeckt.

Achtung, jetzt wird's dreckig: Die verschneiten Alpenpässe des Engadins sind ein Traum für fortgeschrittene Sportwagenpiloten - und ein Alptraum für Fotografen. Gerade hat man die Fünf-Meter-Flanken des graublauen Porsche Panamera Turbo auf Hochglanz poliert, und zwei Kurven später sieht das Fotomodell aus wie nach erfolgreich absolvierter Transsyberia Rally. Statt das gesamte Produktionsbudget in die Luxus-Waschanlagen von St. Moritz zu investieren, entscheiden wir uns also für den graubraun gesprenkelten Charme der Authentizität. Ein Alpenpass ist schließlich kein Laufsteg am Comer See, sondern eine fahrerische Herausforderung. Denn während sich die Gentlemen beim Cresta Run zwischen St. Moritz und Celerina in den Eiskanal stürzen, um auf dem Toboggan die Grenzen von Physik und Geschwindigkeit auszuloten, können sich auf Julier-, Bernina- und vor allem Maloja-Pass die automobilen Sportler beweisen. Der Engadiner Polizei sollte man derartige Einsichten jedoch besser verschweigen.





Unsere Fragestellung lautet: Kann sich ein 500 PS starker Zweitonner wie der neue Porsche Panamera Turbo auch auf schneebedeckten Bergpisten als echter Sportwagen beweisen? Oder entwickelt der Viersitzer nur auf der Autobahn den sprichwörtlichen Turbo-Wumms - und enttäuscht bei der Alpenüberquerung mit der Trägheit eines Hannibal'schen Elefanten? Als Grundlage seien zunächst ein paar Daten genannt: Der Panamera basiert auf einer selbsttragenden Leichtbaukarosserie in Stahl-Aluminium-Magnesium-Mischbauweise, als Antrieb dient ein wassergekühlter 4,8 Liter Achtzylinder-V-Motor mit Biturbo-Aufladung und Benzindirekteinspritzung. Als Leistung nennt Porsche die erwähnten 500 PS bei 6.000/min und ein maximales Drehmoment von bis zu 770 Nm zwischen 2.250 und 4.500/min, das im sogenannten Overboost-Modus des optionalen Sport Chrono Pakets zur Verfügung steht. Die Leistung wird über ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und einen aktiven Allradantrieb je nach Fahrsituation auf alle vier Räder verteilt. Die Beschleunigung bis 100 km/h dauert auf der Horizontalen 4,2 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 303 km/h, ist aber mit Winterreifen auf Tempo 240 begrenzt.



Soweit die Theorie. In der Praxis sitzt der Fahrer in einem Cockpit, dessen Knopf- und Schalterbatallionen einem modernen Kampfjet an Unübersichtlichkeit das Wasser reichen könnten. Gestartet wird - bei Porsche derzeit üblich - über einen angedeuteten Schlüsselstummel links neben dem Lenkrad, die tatsächlichen Zündschlüssel bleiben in der Tasche. Wir überspringen die Feinabstimmung von Klimaanlage, Sitzheizung und Start-Stopp-Automatik, drücken stattdessen die für unsere Bergfahrt interessantere Taste mit der vielversprechenden Aufschrift „Sport Plus“. In dieser Einstellung verlässt das Porsche Active Suspension Management (PASM) die standardmäßige Komforteinstellung und spannt die Dämpfer ähnlich stramm wie in einem 911 GT3. Auch das PDK-Getriebe, die Motorsteuerung und die adaptive Luftfederung stellen sich auf den sportlichen Einsatz ein. Schon ein vorsichtiger Tritt aufs Gaspedal verrät nun: Der gute, zahme Panamera ist verschwunden, ab jetzt ist sein böser Bruder am Zug.



Im Gegensatz zu zahlreichen Hochdruck-Limousinen von AMG, BMW M oder der Quattro GmbH, gegen die Porsche den Panamera ja auch ins Feld schickt, ist die Kraft des Porsche auch im unteren Drehzahlbereich gut zu dosieren. Plötzliche Gewaltausbrüche beim Anfahren muss man beim großen Porsche nicht fürchten. Mit sportlichen Schwüngen nehmen wir die Serpentina von Bivio hinauf zum Julierpass. Dabei überrascht, wie unglaublich satt der Wagen auf der Straße liegt. Die tiefe Sitzposition, aber auch die sportliche Karosserieform lassen einen sogar zeitweilig vergessen, in einem gewaltigen Viersitzer und nicht etwa im 911 Turbo den Berg zu erklimmen. Auch das Getriebe arbeitet auf Sportwagenniveau, das Hochschalten dauert dank Doppelkupplung wenige Millisekunden und unterbricht die Zugkraft nur minimal. Als der Schnee auf der Fahrbahn zunimmt, zeigt auch der variable Allradantrieb sein Können und verlagert entsprechend die Traktion.



Hart am Gas und begleitet vom sonoren Dröhnen der Abgasanlage zieht der Turbo über den Pass. Unter

azurblauem Himmel, umweht von glitzerndem Schnee, fädeln wir uns hinab nach Silvaplana und St. Moritz, dann weiter nach Osten, vorbei an Punt Muragl und Pontresina, hinauf zum Berninapass mit seinen langen Geraden und einer traumhaften Bergkulisse. Hier zeigt sich das beeindruckende Drehmoment, das der Motor aus 4,8 Litern Hubraum und zwei Turboladern generiert. Wie von zwei Dutzend verstimmten Türstehern nach vorne geschoben, drängt der Panamera in Richtung Gipfel. Im Gegensatz zu Saugmotoren, denen in alpinen Höhen durchaus die Puste ausgehen kann, zeigt sich der Biturbo unbeeindruckt von der dünnen Luft. Auf 2.330 Meter passieren wir den Scheitelpunkt des Berninapasses – mittlerweile ist die Straße komplett mit einer dichten Schneedecke versiegelt. Ein paar gewagte Tritte aufs Gas, die Assistenzsysteme greifen, halten den Porsche im Zaum – allerdings nicht verbissen, sondern mit Raum für den leichten Drift, den man von einem Sportwagen aus Zuffenhausen erwartet. Schön!



In gleißendem Licht und Schneegestöber setzen wir die Passkontrolle fort. Nächste Station: Der Malojapass im Südwesten, der sich mit seinen halsbrecherischen Haarnadelkurven aus dem Engadin nach Italien hinabwindet. Auch hier überrascht, wie straff und dynamisch der Panamera in den Kurven liegt. Seekrankheit erregenden Schaukelfahrten, wie man sie bei großen und vor allem hohen Limousinen durchaus kennt, haben die Stuttgarter Ingenieure mit der optionalen Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) eliminiert, die bei Kurvenfahrten die Seitenneigung kompensiert. Zum PDCC gehört auch eine geregelte Hinterachsquersperre, die Traktion und Agilität steigern soll. Eine weitere Option, die man sich als Alpenbewohner unbedingt leisten sollte, sind die Keramikbremsen. Denn bei rasanter Talabfahrt lässt sich das Gewicht auch nicht durch die ausgeklügeltsten Assistenzsysteme eliminieren. Und der gewissen Biss ist auf Pässen wie dem Maloja durchaus eine lohnende Investition, die man auf den Grundpreis von 135.000 Euro draufrechnen sollte.



Hält der Porsche Panamera Turbo also was seine Macher versprechen – nämlich die Verknüpfung der markentypischen Sportlichkeit mit dem Platzangebot einer Limousine? Was die Dynamik angeht, antworten wir nach unserer dreifachen Passkontrolle mit einem klaren Ja. Wer den sämigen Reisekomfort einer S-Klasse erwartet, sollte den Panamera jedoch noch einer eigenen Testfahrt unterziehen. Die schnittige, coupéhafte Karosserieform reduziert nämlich nicht nur die Rundum-Sicht, sondern auch das Kofferraum-Volumen. Reist man tatsächlich zu viert, bietet der Kofferraum nur 432 Liter Stauraum. Zwar lassen sich die Rücksitze umklappen – doch letztlich steht man vor der Entscheidung, beim Reisegepäck oder den Passagieren auszusieben. Im Klassenvergleich, etwa mit dem neuen Aston Martin Rapide, ist der Panamera dennoch großzügig bemessen. Auch die Sitzposition in Cockpit und Fond ist auf sportliche Fahrten ausgelegt – und könnte beim konservativen Limousinen-Klientel durchaus auf Unmut stoßen. Zwar lässt sich der Viersitzer im Komfortprogramm wunderbar sanft und gesittet über die Autobahn steuern, doch letztendlich ist der Porsche Panamera, und gerade der Turbo, ein Sportwagen, der auch entsprechend gefahren – und dabei durchaus schmutzig gemacht werden möchte.

Text: [Jan Baedeker](#)

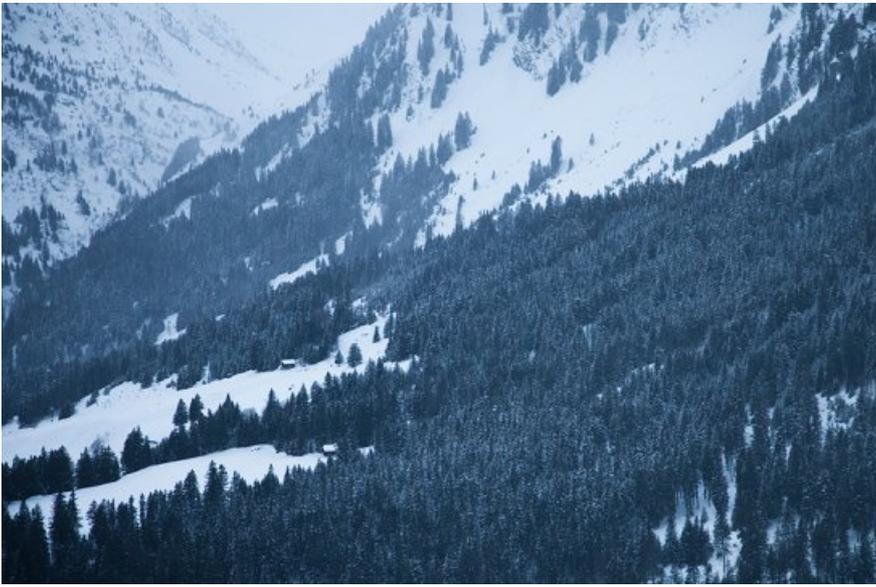
Fotos: [Jan Baedeker](#), [Miguel Martinez](#)

















ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)
Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-panamera-turbo-schweizer-passkontrolle>
© Classic Driver. All rights reserved.