



Porsche Panamera S PDK

Fünftüriges Coupe der Oberklasse
(294 kW / 400 PS)

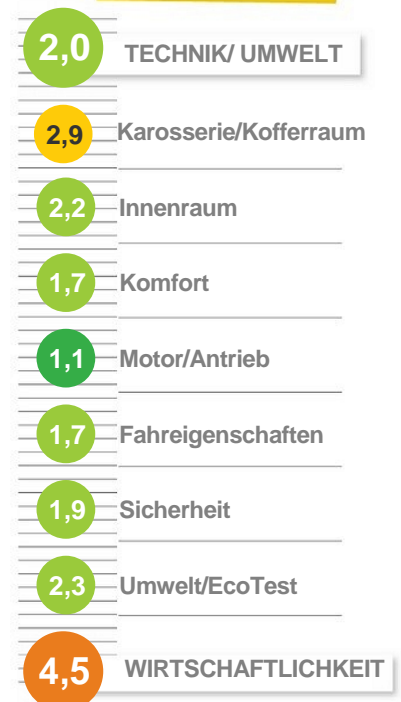
Mit dem Panamera betritt Porsche Neuland und bietet erstmals eine Luxuslimousine an. Er soll die für Porsche typische Sportlichkeit mit hohem Komfort vereinen. Das Serien-Fahrwerk bietet einen guten Kompromiss. Wer es sportlicher mag, kann auf die Porsche Dynamic Chassis Control zurückgreifen, für mehr Komfort ist dagegen ein Luftfahrwerk lieferbar. Die Platzverhältnisse sind vorne gut, hinten immerhin noch akzeptabel. Als Novum in dieser Klasse bietet der Panamera eine geteilt umklappbare Rückbank. Im Innenraum findet man ein mit Schaltern überfrachtetes Armaturenbrett vor, die Eingewöhnungszeit ist recht hoch. Vorne sind die Sitze straff gepolstert und eng geschnitten, hinten dagegen weich und komfortabel. Sowohl die aktive als auch die passive Sicherheit werden bei Porsche groß geschrieben, die aktive Fronthaube sorgt für einen guten Fußgängerschutz. Der Einstiegsmotor leistet bereits 400 PS und sorgt für exzellente Fahrleistungen. Trotzdem fällt der Verbrauch mit 11,6 l/100 km akzeptabel aus - es werden dank sehr sauberer Abgase klar vier Sterne beim EcoTest erreicht. Bei 94.575 Euro beginnt die Preisliste, mit dem aufpreispflichtigen Doppelkupplungsgetriebe werden aber schon knapp 100.000 Euro fällig. **Konkurrenten:** Audi A8 4,2 FSI; BMW 750i; Jaguar XJ; Lexus LS460; Mercedes S500

+ sehr gute Verarbeitung, gute Kofferraum-Variabilität (für diese Klasse), guter Komfort, sehr gute Fahrleistungen, gute Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau

- schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL



2,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,5

Verarbeitung

⊕ Die erste Luxuslimousine von Porsche zeigt, wie von Porsche nicht anders gewohnt, eine hervorragende Verarbeitung. Die Spaltmaße verlaufen gering und gleichmäßig, die Türen fallen satt ins Schloss. Im Innenraum dominiert feinstes Leder, alle Bedienelemente und Kunststoffteile fühlen sich sehr hochwertig an. Der Motorraum ist von unten komplett gegen eindringenden Schmutz abgeschottet und der Unterboden ist glattflächig. Dadurch werden Luftverwirbelungen minimiert, was dem Geräuschniveau und Verbrauch zu gute kommt. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung mit einbezogen. Die Türschweller sind komplett gegen eindringenden Schmutz abgedichtet. Auf dem Dach dürfen im PKW-Bereich übliche 75 kg transportiert werden. Gegen Aufpreis ist ein Dachtransportsystem ab Werk lieferbar. Die maximal mögliche Zuladung fällt mit 567 kg für einen reinen Viersitzer sehr großzügig aus.

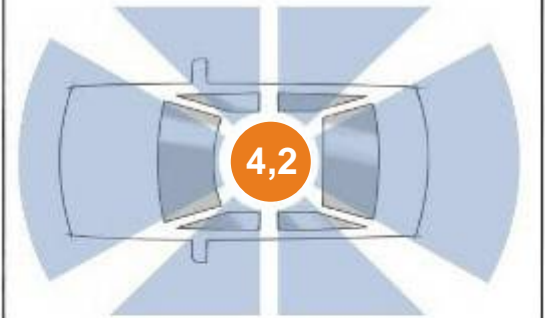
⊖ Es fehlen rundum Schutzleisten, welche die lackierten Stoßstangen und Türen gegen kleine Parkrempler oder unvorsichtig geöffnete Türen von benachbart parkenden Fahrzeugen schützen würde. Es ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden, welches sich schon bei kleinen Reifenschäden als unbrauchbar erweisen kann. Einen Wagenheber oder Bordwerkzeug sucht man im Panamera vergebens. Ein Reserverad wird nicht einmal gegen Aufpreis angeboten.

2,8

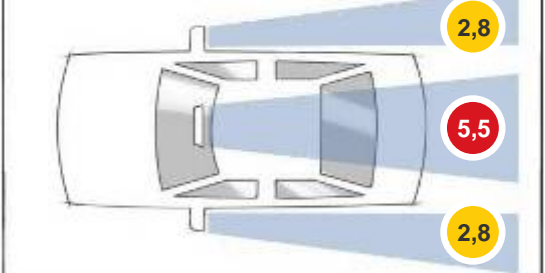
Sicht

Der knapp fünf Meter lange Porsche Panamera kann nicht gerade durch seine Übersichtlichkeit punkten. Die lange und im vorderen Bereich stark abfallende Motorhaube lässt sich kaum einsehen, nach hinten fällt die Übersichtlichkeit noch schlechter aus. Die hoch angesetzte Heckscheibe und das Coupe-förmig abfallende Heck lassen das hintere Ende nur erahnen. Wenigstens liefert Porsche den Panamera serienmäßig mit einer Einparkhilfe für hinten aus. Gegen Aufpreis ist sie auch für vorne erhältlich. Zudem kann eine Rückfahrkamera geordert werden, welche durchaus zu empfehlen ist, vor allem weil Hindernisse (oder Kinder) beim rückwärts Fahren kaum erkannt werden können. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung kann der Porsche ebenfalls nur wenig überzeugen. Die Sicht nach schräg hinten fällt aufgrund der breiten C-Säulen und der nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen sehr schlecht aus. Auch die schräg verlaufenden A-Säulen schränken die Sicht speziell beim Abbiegen stark ein, da hilft auch nicht das kleine zusätzliche Dreiecksfenster.

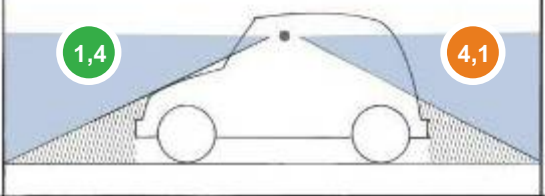
Rundumsicht



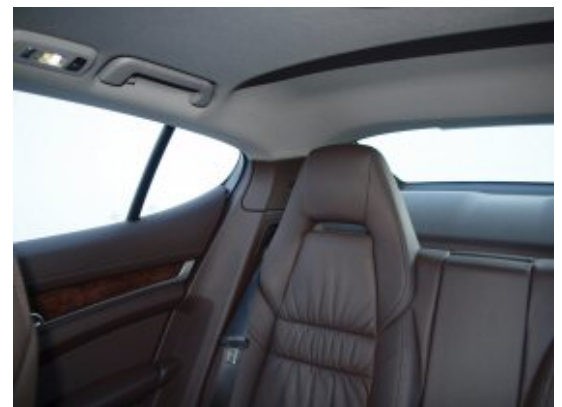
Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Aufgrund der hohen Gürtellinie, der breiten Dachsäulen und der nicht versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten im Panamera äußerst eingeschränkt. Die angebotene Rückfahrkamera ist deshalb ein Pflichtkauf.

⊕ Die hellen serienmäßigen Bi-Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus. Gegen Aufpreis ist ein adaptives Lichtsystem erhältlich, welches neben dynamischem Kurvenlicht auch statisches Abbiegelicht beinhaltet. Das Fahrlicht wird dann auch entsprechend der Fahrsituation angepasst (z.B. Autobahnlicht, Schlechtwetterlicht). Leider war das System im Testwagen nicht verbaut und konnte nicht auf Funktion überprüft werden. Serienmäßig blenden sowohl der Innenspiegel, als auch die Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht nachfolgender Fahrzeuge automatisch ab. Der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel besser erkannt werden können. Serienmäßig ist ein helles Tagfahrlicht verbaut.

⊖ Im Innenspiegel sieht man kaum etwas, da die hinteren Kopfstützen das Sichtfeld stark einschränken.

3,2 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich beim Panamera nicht so einfach, wie man es sich von einem Fahrzeug dieser Klasse wünschen würde. Vorne stört der breite Schweller (großer Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitz) und die geringe Höhe der Türöffnung aufgrund der schrägen A-Säulen. Auch hinten steigt man allenfalls zufriedenstellend ein und aus. Auch hier ist der Schweller breit, zudem ist die Türöffnung im unteren Bereich sehr schmal. Besonders ungünstig: Öffnet man die hintere Tür, so verbleibt die Fortführung der Armlehne als Stummel am Radlauf und rammt sich in den Lendenbereich des Einsteigenden.

⊕ Die sehr große und unhandliche Funkfernbedienung in Porsche Panamera-Form könnte auch einen Design-Preis gewinnen. Mit ihr lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen (auch Schiebedach) als auch die Außenspiegel anklappen (bei langem Betätigen der Taste). Gegen Aufpreis ist auch das schlüssellose Zugangssystem "Porsche Entry&Drive" erhältlich. Die Türaufhalter funktionieren elektromagnetisch - dadurch kann die Tür in jeder Stellung sicher offen gehalten werden. Haltegriffe am Dach sind für alle Insassen vorhanden. Mit der "Homefunktion" wird verlassenden und ankommenden Passagieren der Weg beleuchtet. Wird das Fahrzeug bei geöffneter Beifahrertüre oder Heckklappe verriegelt, ertönt ein Hupsignal, dadurch wird der Fahrer daran erinnert, den Schlüssel aus dem Fahrzeug zu nehmen, damit dieser nicht versehentlich eingesperrt wird.

⊖ Werden die Türen mit der Fernbedienung verriegelt, ist für die Insassen im Fahrzeug kein Aussteigen mehr möglich.

3,5 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des Panamera fällt mit 330 l für diese Fahrzeugklasse nicht gerade groß aus. Allerdings lässt sich bei diesem Fahrzeug, als einer von wenigen in der Luxusklasse, die Rücksitzbank umklappen. Dadurch lässt sich der Stauraum auf üppige 765 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Aufgrund der komplett öffnenden Heckklappe kann das Fahrzeug sogar bis zum Dach beladen werden.



Mit 330 l Volumen ist der flache Kofferraum nur von unterdurchschnittlicher Größe. Immerhin lässt sich zur Erweiterung die Rücksitzlehne umklappen.

3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Dank der weit öffnenden Heckklappe fällt die Ladeöffnung groß aus. Das Format des Kofferraums ist ziemlich flach aber insgesamt zweckmäßig. Aufgrund der Tiefe des Kofferraums und der hohen Bordwand ist die Zugänglichkeit allenfalls ausreichend. Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht eine ebene Ladefläche.

- ⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schwingt dann sanft nach oben. Zum Schließen der Klappe ist ein gut erreichbarer Griff vorhanden, dadurch kann die Klappe mit wenig Kraftaufwand geschlossen werden. Auf Wunsch ist auch eine elektrische Heckklappenbetätigung lieferbar (nicht im Testwagen).
- ⊖ Die äußere Ladekante liegt knapp 80 cm über der Straße, wodurch das Beladen des Fahrzeugs mit schweren Gegenständen nicht gerade einfach ist. Auch die innere Bordwand fällt mit einer Höhe von knapp 20 cm recht hoch aus.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Kofferraum der Luxuslimousine zeigt eine in dieser Fahrzeugklasse nicht alltägliche Variabilität. Der Rücksitze lassen sich asymmetrisch geteilt (60:40) umklappen. Der Klappmechanismus ist einfach und ohne großen Kraftaufwand bedienbar. Gegen Aufpreis sind auch Komfortsitze lieferbar (nicht im Testwagen). Dann ist sogar der Mittelteil der Rücksitzlehne extra klappbar (40:20:40). Dadurch lassen sich auch lange Gegenstände wie Skier durchladen, ohne dass ein Sitzplatz verloren geht. Im Kofferraum gibt es genügend Ablagen. So findet man links und rechts je ein Fach zum Verstauen kleiner Gegenstände und unter dem Kofferraumboden zusätzlichen Stauraum mit ca. 15 l Volumen.

2,2 INNENRAUM

1,9 Bedienung

Der mit Schaltern überfrachtete Porsche Panamera erfordert insgesamt eine deutliche Eingewöhnungszeit. Nicht alle Schalter sind intuitiv bedienbar. Das Zündschloss befindet sich Porsche-typisch links vom Lenkrad, was eine gewisse Eingewöhnungszeit erfordert. Das aufpreispflichtige Navigationssystem mit Touchscreen lässt sich intuitiv bedienen. Es liegt in guter Höhe, befindet sich aber etwas zu weit weg vom Fahrer. Die zwei Drehregler am Radio- und Navigationssystem sind schlecht greifbar, da die breite Mittelkonsole direkt darunter liegt und der Abstand zu den Knöpfen gering ist. Die Lautsprecher sorgen für klaren Klang und kräftige Bässe, auch bei lauter Musik. Es gibt vorne wie hinten nur einige praktische Ablagen. Vorne muss man sich mit kleinen Türfächern zufriedengeben, es fehlen Halter für große Flaschen. Auch hinten kann der Panamera nicht gerade mit üppigen Ablagefächern glänzen. Lehnentaschen und ein kleines Ablagefach in der Mittelkonsole müssen reichen. Auch hier gibt es keine Flaschenhalter. Das Handschuhfach ist zwar beleuchtet und klimatisiert, allerdings viel zu klein geraten.



Die Verarbeitungqualität des Innenraums und die Funktionalität des Fahrerplatzes sind erstklassig

⊕ Das in Höhe und Länge einstellbare Lenkrad liegt sehr gut zur Hand. Auch die Pedale und der Schalthebel liegen ergonomisch sehr gut. Der vordere Scheibenwischer wird serienmäßig über einen Regensensor angesteuert. Auf Wunsch ist für den Panamera sogar für die Heckscheibe ein Wischer erhältlich, obwohl dieser aufgrund der schrägen Heckscheibe nicht zwingend notwendig wäre. Die großen Instrumente mit dem mittig platzierten Drehzahlmesser sind sehr gut ablesbar. Durch die groben 50km/h-Schritte des Tachos ist die Geschwindigkeit aber nicht ideal ablesbar (Geschwindigkeit wird aber unter dem Drehzahlmesser auch digital angezeigt). Für alle Funktionen gibt es Warnleuchten und Instrumente, sogar für Öldruck- und Temperatur. Recht neben dem Drehzahlmesser findet man ein weiteres Display welches individuell eingestellt werden kann. Es kann sogar die Navigationskarte eingeblendet werden, wodurch der Straßenverlauf exzellent ablesbar ist. Bei nicht richtig geschlossener Türe oder Klappe (auch Motorhaube) erfolgt eine Meldung im Display. Der Lichtschalter liegt optimal positioniert links im Armaturenbrett, im Schalter integriert ist auch der Schalter für die Nebelschlussleuchten. Für das Fahrlicht und die Nebelschlussleuchten sind gut erkennbare Kontrollleuchten vorhanden. Eine Fahrlichtautomatik ist serienmäßig an Bord. Der Blinker besitzt eine praktische Tip-Funktion (einmal tippen, dreimal blinken). Alle Schalter sind vorbildlich beleuchtet. Die Fensterheber besitzen alle eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (aber nur bis eine Türe geöffnet wird). Die Sitzen lassen sich über gut erreichbare Taster am Sitz elektrisch einstellen (Memory kostet aber Aufpreis). Ein Tempomat ist serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis ist auch ein Abstandsregelsystem erhältlich, welches zwischen 30 km/h und 210 km/h einstellbar ist, im Notfall aber trotzdem bis zum Stillstand abbremst.

⊖ Die Bedienung der Klimaregelung ist nicht gerade einfach. In der schrägen Mittelkonsole sind die Tasten links und rechts vom Schalthebel (für Fahrer und Beifahrer) angeordnet und nicht immer ideal erreichbar. Die Displays sind nicht ideal ablesbar, da sie sehr schräg stehen. Der Schalter für die Heckscheibenheizung ist auf Anhieb kaum zu finden, da er klein ist und teilweise vom Schalthebel verdeckt wird. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Die breite Mittelkonsole zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Die Kopffreiheit reicht vorne für maximal 2 m große Personen, die Beinfreiheit würde sogar für noch etwas größere Personen ausreichen. Die Innenbreite fällt trotz der üppigen Fahrzeugbreite nicht übertrieben großzügig aus. Das subjektive Raumgefühl ist aufgrund der sehr wuchtigen Mittelkonsole, der hohen Seitenlinie und den schrägen A-Säulen nur befriedigend.

2,9 Raumangebot hinten*

Der Porsche Panamera ist nur als reiner Viersitzer lieferbar. Obwohl die Innenbreite auch hinten nicht besonders großzügig ausfällt, sitzt man nicht beengt. Das Raumgefühl ist zufriedenstellend. Es stört aber auch hinten die sehr hohe Seitenlinie.

⊕ Personen bis über 2,00 m Körpergröße finden hinten bequem Platz. Die Beinfreiheit ist enorm (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Aber auch die Kopffreiheit ist dank der zusätzlichen Mulde im Dach großzügig.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Körpergröße von 2,00 m bequem Platz.

1,7

KOMFORT

1,8

Federung

Für den Porsche Panamera sind drei verschiedene Fahrwerke lieferbar. Serienmäßig ist ein konventionelles Stahlfederfahrwerk verbaut, bei welchem durch das elektronisch geregelte Dämpfungssystem die Härte in drei Stufen eingestellt werden kann. Gegen Aufpreis kann zwischen einem aktiven Fahrwerksregelsystem (Porsche Dynamic Chassis Control) oder einer komfortablen adaptiven Luftfederung gewählt werden. Das aktive Fahrwerksregelsystem beinhaltet aktive Stabilisatoren sowie eine Hinterachs-Quersperre, wodurch eine sportlichere Fahrdynamik erreicht werden soll. Die adaptive Luftfederung soll für mehr Fahrkomfort sorgen. Das Fahrwerk lässt sich in der Höhe einstellen (Einstellbereich 45 mm) und beinhaltet eine Niveauregulierung.

⊕ Das im Testwagen verbaute Serienfahrwerk zeigt eine insgesamt ausgewogene Abstimmung. Die Dämpferkennlinie kann in drei Stufen eingestellt werden. Bereits im Normalmodus zeigt sich der Panamera tendenziell straff abgestimmt. Das Fahrwerk strafft sich im Sport-Modus noch etwas mehr, ohne dabei allerdings kompromisslos hart zu wirken. Selbst im Komfort-Modus ist noch ein Rest Sportlichkeit vorhanden. Lange Bodenwellen auf der Autobahn bereiten dem Fahrwerk wenig Probleme. Es federt in allen Dämpferstufen harmonisch ein und schwingt nicht nach. Einzelhindernisse wie Kanaldeckel kann das Fahrwerk dagegen nie ganz von den Insassen fern halten. Seitenneigung und Vertikalbewegungen des Aufbaus sind zwar vorhanden, doch nur wenig ausgeprägt. Der mit den aufpreispflichtigen 19 Zoll Rädern und Keramik-Bremsanlage ausgestattete Testwagen rollt etwas holprig ab, die Insassen spüren immer ein leichtes Zittern.

1,7

Sitze

⊕ Die serienmäßigen Komfortsitze sind sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellbar. Die vorderen Sitze sind für eine komfortable Reiselimousine recht straff gepolstert. Der Sitzkomfort ist aber aufgrund der optimal ausgeformten Flächen gut. Die schmal geschnittenen Sitze bieten hervorragenden Seitenhalt, können aber für korpulente Personen etwas zu eng sein. Die Lehnen sind sehr hoch. Lordosenstützen und ausfahrbare Oberschenkelauflagen kosten Aufpreis (nicht im Testwagen vorhanden). Auf den hinteren Sitzplätzen lässt es sich entspannt reisen. Die Rücksitze sind deutlich weicher gepolstert und bieten sehr guten Sitzkomfort. Gegen Aufpreis sind für hinten auch elektrisch einstellbare Komfortsitze erhältlich (nicht im Testwagen).

2,0

Innengeräusch

⊕ Der Porsche Panamera S zeigt ein nur geringes Geräuschniveau. Mit steigender Geschwindigkeit nehmen die Windgeräusche zu, wirken aber nicht unkomfortabel. Der sportliche Klang des V8-Motors dringt nur dezent bis in den Innenraum. Wer es sportlicher mag, kann ab Werk auch eine Sportauspuffanlage ordern.

1,4 Klimatisierung

⊕ Die Heizung spricht vorne wie hinten recht schnell an, die maximale Heizleistung ist sehr gut. Serienmäßig ist das Fahrzeug mit einer Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis ist auch eine Vier-Zonen-Klimaanlage lieferbar (nicht im Testwagen). Fahrer und Beifahrer können sich sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung individuell einstellen. Ein Aktivkohlefilter ist serienmäßig, wie auch die automatische Umluftsteuerung.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des Porsche Panamera S sind beachtlich. Der 400 PS starke V8 sorgt für erstaunliche Beschleunigungswerte. So beschleunigt er von 60 auf 100 km/h in gerade mal 3,2 Sekunden. Porsche gibt für den Spurt von 0 auf 100 km/h nur 5,4 Sekunden an. Einzig bei niedrigen Drehzahlen im lang übersetzten siebten Gang würde man sich etwas mehr Schub wünschen.

1,0 Laufkultur

⊕ Der V8 Motor mit 4,8 l Hubraum läuft selbst bei hohen Drehzahlen vibrationsfrei. Störende Brummfrequenzen sind nicht vorhanden.

1,5 Schaltung

⊕ Das optionale Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) schaltet alle Gänge ohne Zugkraftunterbrechung in wenigen Millisekunden durch. Im Normal-Modus werden sie ruckfrei und kaum spürbar gewechselt. Ändert man die Schaltcharakteristik auf "Sport Plus" werden die Gänge hart und blitzschnell gewechselt. Im Automatikmodus werden die Gänge aber dann sehr lange gehalten, bis hoch geschaltet wird. Bei der kleinsten Änderung der Gaspedalstellung schaltet das PDK dann gleich in den Gang, mit welchem die beste Beschleunigung erreicht wird. Das ist für die Rennstrecke durchaus sinnvoll, im Alltagsbetrieb, auch bei sportlicher Fahrweise aber nervig. Die Gänge können auch manuell über Lenkradtasten durch Antippen des Wählhebels gewechselt werden. Das funktioniert prinzipiell sehr gut, ihre Anordnung erfordert aber einen deutlichen Gewöhnungsaufwand. Wird die Lenkradtaste von sich weg gedrückt, wird hoch geschaltet, zieht man an der Taste, wird ein Gang nach unten geschaltet. Das entspricht nicht der Bauart der meisten anderen Serienfahrzeuge und erfordert Anfangs hohe Konzentration, damit nicht versehentlich der falsche Gang gewählt wird.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,0 Getriebeabstufung

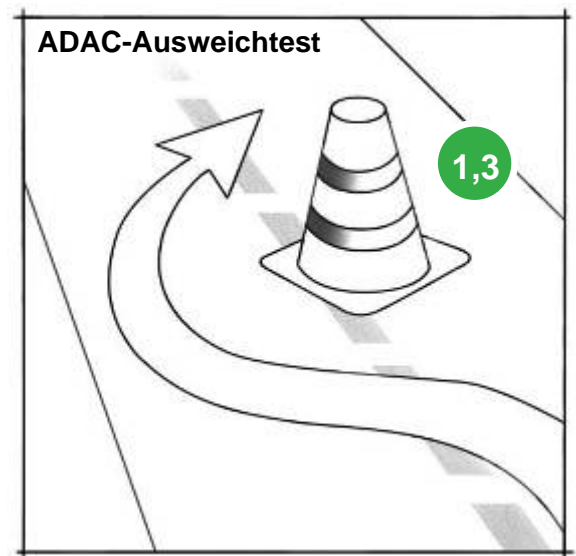
⊕ Die sieben Gänge zeigen sich perfekt abgestimmt. Die ersten sechs Gänge sind auf sportliche Fahrleistungen getrimmt, bei starkem Beschleunigen liegt die Anschlussdrehzahl immer genau in dem Drehzahlbereich, in dem das höchste Drehmoment herrscht. Perfektion auf höchstem Niveau. Der sehr lang übersetzte siebte Gang ist als klassischer Schongang ausgelegt und sorgt bei konstanter Fahrgeschwindigkeit für einen geringen Verbrauch. Die Höchstgeschwindigkeit von 283 km/h wird im sechsten Gang erreicht.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

Der Panamera zieht mit den breiten 19 Zoll Rädern relativ stark Spurrillen nach, dadurch muss der Fahrer öfters leicht korrigierend eingreifen. Bei einseitigen Fahrbahnverwerfungen ist die Fahrstabilität zufriedenstellend.

⊕ Er zeigt eine gute Fahrstabilität. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug fast verzögerungsfrei und bleibt immer beherrschbar, das serienmäßige Stabilitätsprogramm PSM greift früh ein und hilft den schweren Porsche zu stabilisieren. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Porsche ein gutmütiges Verhalten und durchfährt den Parcours weitgehend neutral. Erst bei höheren Geschwindigkeiten ist deutliches Untersteuern vorhanden. Das Fahrzeug wird durch effektive Eingriffe des Stabilitätsprogramms sicher auf Kurs gehalten. Die Traktion ist dank Traktionskontrolle recht gut. Auf Wunsch ist auch ein Sperrdifferential lieferbar (nicht im Testwagen).



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Der Panamera zeigt ein gutmütiges, weitgehend neutrales Fahrverhalten. Erst spät schiebt der über 1,8 t schwere Wagen über die Vorderräder. Lastwechselreaktionen sind zwar vorhanden, aber dank effektiv eingreifendem PSM nie kritisch.

1,6 Lenkung*

Testwagen ohne aufpreispflichtige Servotronic

⊕ Die Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo spontan an, ohne dabei nervös zu wirken. Hinzu kommen die hohe Zielgenauigkeit und der sehr gute Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte Lenkung lässt den Panamera sehr handlich wirken. Beim Rangieren auf engem Raum gefällt die Lenkung durch die im Stand leichtgängige Lenkung und den für diese Fahrzeugklasse sehr kleinen Wendekreis von gerade mal 11,6 m.

1,5 Bremse

Testwagen mit aufpreispflichtiger Keramik-Bremsanlage.

⊕ Obwohl der Porsche Panamera über 1,8 t Leergewicht auf die Waage bringt, fällt der Bremsweg mit durchschnittlich 35,5 m sehr gering aus (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, VA: 255/45 ZR19; HA: 285/40 ZR19; Michelin Pilot Sport 103Y). Die 390 mm großen Bremsscheiben vorne packen besonders effizient zu, die Bremskraft lässt sich optimal dosieren. Auch bei stärkster Beanspruchung lässt die Bremswirkung nicht nach.

1,9 SICHERHEIT

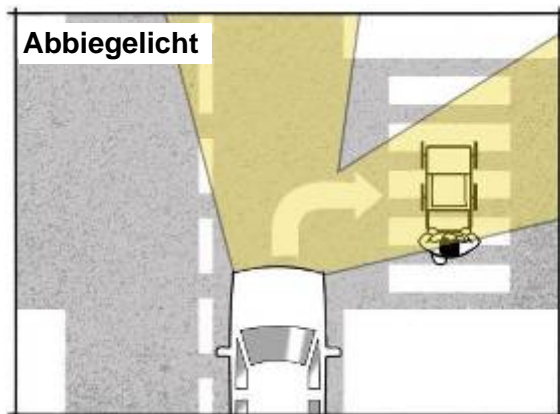
2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Porsche Panamera bietet eine gute aktive Sicherheit. Neben dem obligatorischen Stabilitätsprogramm PSM (inkl. Gespannstabilisierung bei Hängerbetrieb) und einem Bremsassistenten findet man auch ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, welches über Sensoren im Reifen die aktuellen Drücke in den Innenraum übermittelt und bei einer Reifenpanne frühzeitig den Fahrer warnt. Das adaptive Lichtsystem beinhaltet neben dynamischem und statischem Kurvenlicht auch eine geschwindigkeitsabhängige Lichtverteilung (z.B. bei Autobahnfahrt längerer schmaler Lichtkegel). Während die Xenonscheinwerfer Serie sind, verlangt Porsche für das adaptive Lichtsystem Aufpreis. Ebenfalls optional ist ein Abstandsregelsystem erhältlich. Bei einer Notbremsung blinken die Bremsleuchten in erhöhter Frequenz. Nach Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorne und hinten.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

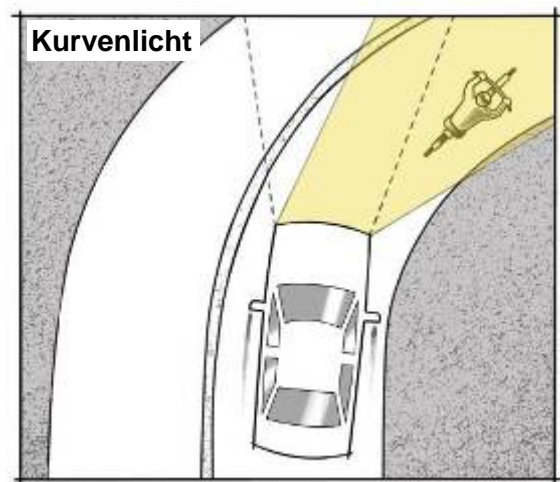
⊕ Das Fahrzeug bietet eine sehr gute passive Sicherheit. Neben Front- und Seitenairbags vorne sind auch durchgehende Kopfairbags und Knieairbags für Fahrer und Beifahrer serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis sind auch Seitenairbags für die hinteren Passagiere erhältlich (im Testwagen vorhanden). Die Kopfstützen sind vorne wie hinten in die Sitzlehnen integriert und reichen vorne für 1,85 m große Personen, der Abstand zum Kopf könnte aber etwas geringer sein. Hinten reichen die Kopfstützen für 1,80 m große Personen, auch hier sollten sie etwas näher am Kopf verlaufen. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

⊖ Nur der Fahrerplatz ist mit einem Gurtwarner ausgestattet, welcher bei nicht angelegtem Gurt warnt. Auf dem Beifahrersitz und den beiden Rücksitzen fehlt diese wichtige Einrichtung.



Abbiegelicht

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Auf den beiden Rücksitzen lassen sich Kindersitze sehr einfach und lagestabil befestigen. Isofix und Ankerhaken sind dort serienmäßig. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich vorwärts gerichtete Kindersitze sicher befestigen. Laut Bedienungsanleitung dürfen nur mit hochgestelltem Sitz Kindersitze befestigt werden. Die elektrischen Fensterheber hinten besitzen einen Einklemmschutz, welcher noch früh genug eingreift, um Verletzungen durch Einklemmen zu verhindern.

⊖ Beim Porsche Panamera kostet die Beifahrerairbag-Deaktivierung inklusive Isofix Aufpreis (nicht im Testwagen verbaut). Ohne Airbag-Deaktivierung dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze auf dem Beifahrersitz transportiert werden.

1,5 Fußgängerschutz

⊕ Der Panamera verfügt serienmäßig über ein Fußgängerschutz-System, das im Falle eines Aufpralls die Motorhaube anhebt und damit das Verletzungsrisiko für den Fußgänger erheblich reduziert. Ein Ergebnis nach Euro-NCAP-Norm liegt zwar noch nicht vor, es ist aber aufgrund des Systems von einer hohen Punktzahl auszugehen.

2,3 UMWELT/ECOTEST

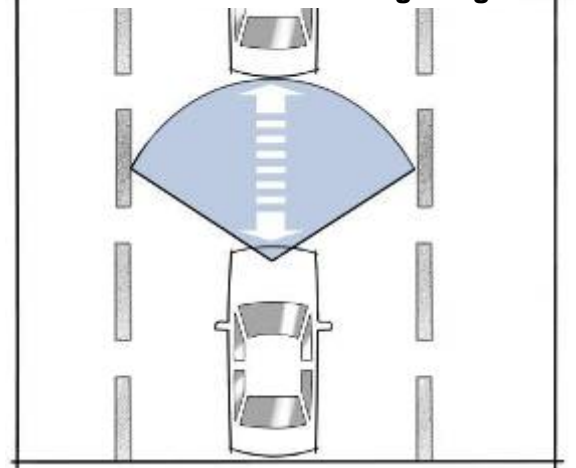
3,6 Verbrauch/CO2*

Für einen 400 PS Boliden in der Oberklasse fällt der Verbrauch von 11,6 l/100 km noch akzeptabel aus. Der CO₂-Ausstoß beträgt 277 g/km, wodurch beim ADAC-EcoTest in diesem Kapitel 24 von 50 möglichen Punkten erreicht werden. Während der Stadtverbrauch mit 17,2 l/100 km viel zu hoch ausfällt (trotz Start-Stopp-Automatik), zeigt sich der Panamera S bei normaler Fahrweise auf der Landstraße mit 8,9 l/100 km und auf der Autobahn mit 11,0 l/100 km durchaus von seiner besseren Seite.

1,0 Schadstoffe

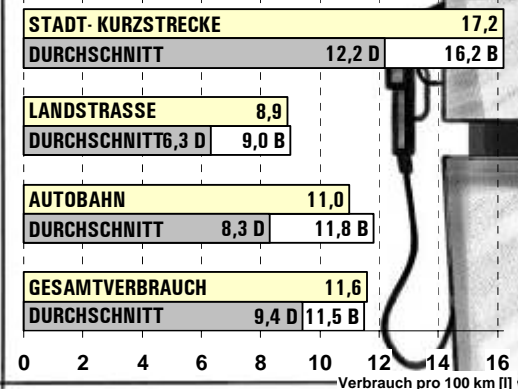
⊕ Die Schadstoffe im Abgas sind sehr gering. Dadurch wird die maximale Punktzahl (50 Punkte) in diesem Kapitel erreicht. Insgesamt fährt der Porsche Panamera S mit 74 Punkten ein vorzeigbares Ergebnis ein und erreicht vier von fünf Sternen beim ADAC-EcoTest.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vorderrmann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Verbrauch



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

4,5

WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,3

Betriebskosten*

– Obwohl der Verbrauch noch akzeptabel ausfällt, der sehr teure SuperPlus-Kraftstoff lässt die Betriebskosten in die Höhe schnellen.

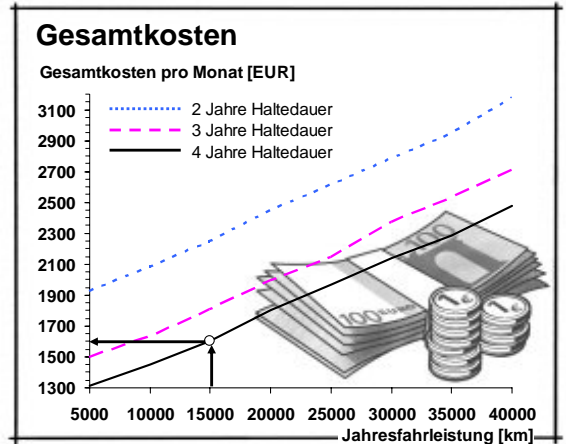
5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30000 km oder alle 24 Monate ist eine Zwischenwartung - alle 60000 km oder 48 Monate eine große Inspektion fällig.

+ Porsche spendiert dem Panamera nach eigenen Angaben ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile. Die langen Wartungsintervalle sind zeitgemäß und reduzieren die Anzahl der Werkstattbesuche.

– Sehr hohe Werkstattstundenpreise sowie extrem hohe Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Bewertung. Zudem gewährt Porsche noch immer keine allgemeine Herstellergarantie.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1606 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,0

Wertstabilität*

+ Porsche spricht mit dem neuen Panamera ganz neue Kundenkreise an. Familienväter, welche bisher keinen sportlichen Porsche mit vier vollwertigen Sitzen finden konnten, werden den Panamera herzlichst begrüßen. Das wirkt sich auch auf den Wertverlust aus, welcher prozentual zum Anschaffungspreis gesehen durchaus niedrig ausfallen dürfte.

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Porsche lässt sich den Einstieg in die Luxusklasse teuer bezahlen. Unter 94.575 Euro findet man keine Variante. Der hier getestete Porsche Panamera S mit PDK ist ab 98.086 Euro zu haben. Der Ausstattungsumfang und die Individualisierung des Fahrzeugs kennt dabei kaum Grenzen. So sind Preise weit über 100.000 Euro problemlos möglich.

2,7

Fixkosten*

Die fixen Kosten des Panamera fallen akzeptabel aus. 364 Euro pro Jahr KFZ-Steuer werden fällig. Die Einstufung in der Haftpflicht ist akzeptabel. Voll- und Teilkaskoversicherung fallen dagegen hoch aus.

5,0

Monatliche Gesamtkosten*

☹ Insgesamt fallen die monatlichen absoluten Kosten sehr hoch aus. Nicht nur die Betriebskosten fallen hier zu Buche, auch der prozentual gesehen gute Restwertverlauf wird absolut gesehen zum teuren Vergnügen. Ganz davon abgesehen von dem sehr hohen Anschaffungspreis und den horrenden Werkstatt- und Reifenkosten.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Panamera S	Panamera Turbo
Aufbau/Türen	CP/5	CP/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	8/4806	8/4806
Leistung [kW(PS)]	294(400)	368(500)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	500/3500	700/2250
0-100 km/h[s]	5,6	4,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	285	303
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	12,9 SP	13,1 SP
CO2 [g/km]	293	286
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/29/29	21/31/31
Steuer pro Jahr [Euro]	444	430
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1597	2108
Preis [Euro]	94.575	135.154

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

8-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	4806 ccm
Leistung	294 kW (400 PS)
bei	6500 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/50R18YZR/275/45R18YZR
Reifengröße (Testwagen)	255/45ZR19Y/285/40ZR19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	283 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	11,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	17,2/ 8,9/ 11,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	253g/km/ 277g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4970/1931/1418 mm
Leergewicht/Zuladung	1838 kg/567 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/765 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	685 km
Garantie	keine
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	223 Euro
Monatliche Werkstattkosten	154 Euro
Monatliche Fixkosten	145 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.084 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.606 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/29/29
Grundpreis	98.086 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Porsche Panamera S PDK

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (adaptives Licht)	655 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	2.035 Euro°
Aktivlenkung (Servotronic)	262 Euro°
Automatikgetriebe	3.511 Euro°
Dämpferkontrolle, elektronisch	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (adaptives Licht)	655 Euro°
Luftfederung (adaptiv)	1.952 Euro
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Sportbremsanlage (Keramik)	8.033 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/399 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (und Außenspiegel)	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer-Beifahrer)	Serie
Navigationssystem	3.142 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung(el. Ausklappbar)	1.172 Euro
Lackierung Metallic	1.142 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.452 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	1,7
Verarbeitung	1,5	Fahrstabilität	1,7
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	3,2	Lenkung*	1,6
Kofferraum-Volumen*	3,5	Bremse	1,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,2	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Innenraum	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	1,9	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	1,5
Raumangebot hinten*	2,9	Umwelt/EcoTest	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,6
Komfort	1,7	Schadstoffe	1,0
Federung	1,8		
Sitze	1,7	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,5
Innengeräusch	2,0	Betriebskosten*	4,3
Klimatisierung	1,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Motor/Antrieb	1,1	Wertstabilität*	2,0
Fahrleistungen*	0,8	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,0	Fixkosten*	2,7
Schaltung	1,5	Monatliche Gesamtkosten*	5,0
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest