



Porsche Panamera 4 E-Hybrid PDK

Fünftüriges Coupe der Oberklasse (340 kW / 462 PS)

Porsche bietet den Panamera in der zweiten Generation an. Dem Zeitgeist entsprechend befinden sich auch zwei PlugIn-Varianten unter den verfügbaren Motorisierungen. Die Spitzenversion mit V8-Benziner und Elektromotor und eine moderatere Version mit V6-Benziner, die hier dem ADAC Autotest unterzogen wurde. Während sich die Hybrid-Topversion mit 30.000 Euro von der Benziner-Topversion nach oben absetzt, ordnet Porsche den Sechszylinder-Hybrid preislich passend im Mittelfeld ein. Wobei einen Porsche zu erwerben und zu besitzen nie ein günstiges Vergnügen ist, wohl aber ein Genuss für den automobilen Enthusiasten.

Der Innenraum ist sorgsam verarbeitet und fein ausgestattet - wenn man sich die optionalen Lederpakete gönnt. Während das Platzangebot voll in Ordnung geht und der Kofferraum dank umklappbaren Rücksitzlehnen sogar richtig praktisch sein kann, muss man der Bedienung des Panamera schon wohlwollend und lernbereit gegenüberstehen, selbst als Porsche-Kenner. Hier ist das Fahrzeug mit seinem enormen Einstellungsumfang in der Neuzeit angekommen.

Wie auch beim Antrieb - der V6-Biturbo bietet für sich gesehen schon eine völlig ausreichende Leistung, dank zusätzlichem E-Motor ergeben sich Porsche-standesgemäße Beschleunigungswerte, die wenn nötig erst bei über 280 km/h enden. Das Zusammenspiel der beiden Motoren mit dem Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe hat Porsche bemerkenswert gut abgestimmt. Die Begeisterung lässt erst beim Verbrauch nach, denn hier ergibt sich zwar ein ordentlicher Wert für ein so großes (über fünf Meter) und so schweres (über 2,3 Tonnen) Auto mit so beeindruckender Leistung - nur mit Öko hat das nichts zu tun. Wem ein moderater Verbrauch und eine hohe Reichweite am Herzen liegt, der sollte einen Blick auf die Dieselvariante riskieren; die ist technisch mit zusätzlichem E-Turbolader nicht minder beeindruckend und mit aufwendiger Abgasreinigung sogar recht sauber. **Konkurrenten:** u.a. Audi A8, BMW 7er, Mercedes S-Klasse.








- + tolle Fahrleistungen, agiles Fahrwerk mit gutem Komfort, sehr gute Verarbeitung und edle Materialien
- teils aufwendige Bedienung, hoher Verbrauch, teuer in Anschaffung und Unterhalt

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 5,5

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	4,3
	Senioren	3,8
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,2
	Fahrspaß	1,0
	Preis/Leistung	4,0

EcoTest ★★☆☆☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,0 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Panamera wirkt wie aus dem Vollen gefräst, unterwegs zeigt sie sich beeindruckend steif und verwindungsresistent für ein Auto dieser Größe. Die hohe Qualität und Solidität unter dem Blech setzt sich auch an der Außenhaut fort, alle Teile sind passgenau verbaut und sorgsam gefertigt. Den Innenraum hat Porsche sehr nobel

gestaltet, die meisten Oberflächen sind mit Leder überzogen und der Dachhimmel mit Alcantara (optional). Auch hier ist die Verarbeitungsqualität einwandfrei und Porsches Anspruch angemessen. Voll verkleidet und aerodynamisch optimiert präsentiert sich der Unterboden, besser kann man es kaum umsetzen.

3,9 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Panamera 4 E-Hybrid im EcoTest bei etwa 45 km - Porsche gibt in den technischen Daten also realistische 25 bis 51 km an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit einer 80-Liter-Tankfüllung etwa 930 km weit. Das Aufladen der Batterie dauert etwa vier Stunden; wenn man den optionalen On-board Lader mit 7,2 kW bestellt, klappt das bei entsprechender Infrastruktur auch in etwa 2,5 Stunden. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker und Stromstärken bis 20 A kostet Aufpreis. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 435 kg - für einen Viersitzer geht das noch in Ordnung, schweres Gepäck kann bei vier Insassen aber nicht mehr mit. Dank optionaler Allradlenkung liegt der Wendekreis bei unter 11,8 m, für ein so großes Auto ein guter Wert.

⊖ Die PlugIn-Hybrid-Variante des Panamera ist im Alltag nicht immer so praktisch wie die Standard-Ausführungen. So muss man auf eine Anhängerkupplung verzichten und hat folglich auch nicht die Möglichkeit, z.B. einen Heckfahrradträger zu transportieren. Ein Not- oder Reserverad ist aus Platzgründen ebenso wenig verfügbar. Bordwerkzeug ist zwar dabei, für einen Wagenheber gibt es jedoch keinen Platz mehr. In der Stadt sind die Abmessungen stressig, eine Breite von 2,18 m und eine Länge von 5,05 m verlangen ständige Aufmerksamkeit, um nicht irgendwo anzuecken.

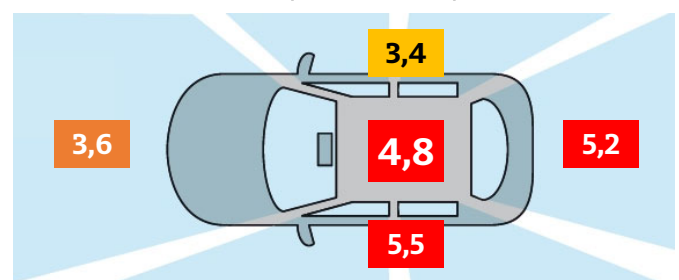
3,0 Licht und Sicht

Die tiefe Sitzposition ist ungünstig für die Sicht auf den umgebenden Verkehr. Die Fahrzeugenden muss man mehr abschätzen als dass man sie wirklich einsehen könnte, vor allem hinten ist der Karosserieabschluss nicht zu erblicken. Durch die flach abfallende Motorhaube lassen sich Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss etwas schwerer. Parksensoren sind sehr hilfreich, sie sind erfreulicherweise Serie, um einen Parkassistenten lassen sie sich jedoch nicht ergänzen. Optional bekommt man eine Rückfahrkamera oder ein 360-Grad-Kamerasystem.

⊕ Eine sehr gute Straßen- und Umgebungsausleuchtung liefern die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer (im Testwagen verbaut). Der Aufpreis dafür ist zwar hoch, die Ausleuchtung bei Nacht allerdings erstklassig. Zum Funktionsumfang zählen u. a. ein blendfreier Fernlichtassistent, Abbiege- und Kurvenlicht sowie Anpassung an verschiedene Fahrsituationen. Neben dem serienmäßigen automatisch abblenden Innenspiegel finden sich in der Aufpreisliste auch automatisch abblendende Außenspiegel.

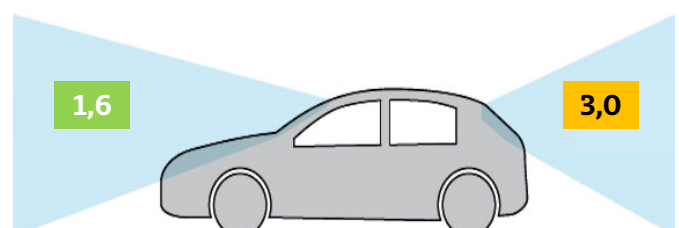
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Nur der auf der Fahrerseite hat einen asphärischen Bereich, um den seitlichen Überblick zu verbessern.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung bestätigt sich auch die subjektiv schlechte Sicht aus dem Auto - der Panamera bekommt hier eine mangelhafte Bewertung, zu sehr wird die Sicht vor allem nach hinten beeinträchtigt.

2,8 Ein-/Ausstieg

Besonders leicht fällt das Ein- und Aussteigen nicht, denn die Türausschnitte sind nicht besonders groß und die Sitzflächen allesamt recht niedrig über der Straße (Fahrsitzfläche 35 cm über der Straße). Hinzu kommt bei den hinteren Plätzen der eingeschränkte Platz im Fußbereich durch die voluminösen Schweller. Die Türen werden stufenlos gehalten, und das auch zuverlässig an Steigungen. Optional gibt es Softclose für sie, dann muss man sie nur leicht zudrücken und sie werden automatisch ins Schloss gezogen; beim Testwagen ohne Softclose musste man die Türen stets mit Nachdruck schließen, Softclose ist also eine

3,0 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 315 Liter. Entfernt man die Abdeckung, erweitert sich das Volumen auf 460 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 690 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.150 Liter Volumen verfügbar.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, deren elektrischer Antrieb ist Serie. Eine berührungslos gesteuerte Gepäckraumverriegelung z.B. über eine Fußbewegung ist nicht erhältlich, es bleibt nur die separate Taste an der Fernbedienung. Die Kofferraumklappe schwenkt über 1,90 m nach oben, ihre Kante befindet sich zudem 25 cm weiter vorne als das Fahrzeugende, so dass selbst zwei Meter große Personen sich ihren Kopf an der Klappe kaum stoßen können. Der Kofferraum wird von je einer Leuchte links und rechts ausgeleuchtet. Der Kofferraumboden ist bei umgeklappter

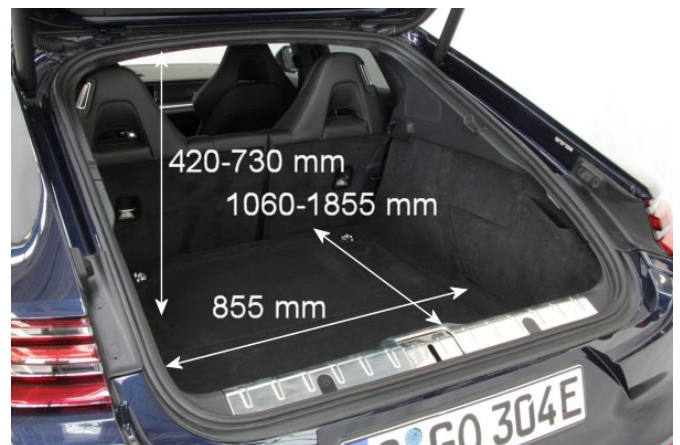
2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Variationsmöglichkeiten des Kofferraums halten sich in Grenzen, sind für eine Sportlimousine aber ansehnlich.



Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen und Sportsitze mit festen Kopfstützen beeinträchtigt.

empfehlenswerte und praktische Option im Alltag. Für alle Plätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, auch für den Fahrer. Die Umfeldbeleuchtung (u.a. Spots unten an den Außenspiegeln) gibt es serienmäßig.



Mit 315 l Volumen liegt der Kofferraum des Panamera auf dem Niveau eines VW Golf.

Rücksitzlehne weitgehend eben, es ergibt sich nur ein Spalt im Bereich des Lehnngelenks.

⊖ Die Ladekante liegt knapp 78 cm über der Straße und damit in sehr ungünstiger Höhe. Kaum besser sieht es bei der Stufe innen aus, Kofferraumboden und Ladekante trennen knapp 21 cm, die beim Gepäckausladen überwunden werden müssen.

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das gelingt einfach, aber nicht vom Kofferraum aus.

Gegen Aufpreis sind dreiteilig klappbare Rücksitze erhältlich. Praktische Details im Kofferraum gibt es wenige, man muss ohne Fach unterm Kofferraumboden, ohne Taschenhaken, ohne seitliche Fächer und ohne Schienensystem

auskommen. Immerhin kann man ein Gepäcknetz am Boden spannen. Die Packtasche für die Ladekabel lässt sich über Karabiner im Kofferraum einspannen.

2,2 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Setzt man sich auf den Fahrerplatz, wirkt das Cockpit zunächst aufgeräumt und übersichtlich. Die zahlenreichen Tasten am Lenkrad deuten es aber schon an: angesichts des Funktionsumfangs des Panamera muss es noch mehr Knöpfe geben. Mit Einschalten der Zündung kommen sie zum Vorschein, die Dekore in schwarzem Klavierlack rund um den Automatikwählhebel sind eigentlich Sensorflächen für - im Falle des Testwagens - 24 Tasten. Die Sensorflächen neben dem Hebel sind gefedert gelagert, die "Tasten" müssen ein klein wenig fester gedrückt werden, bis das ganze Panel nach unten klackt - dann erst wird die Eingabe angenommen und man hat gleichzeitig ein haptisches Feedback. Im Alltag bewährt sich diese Lösung, weil so Fehleingaben durch versehentliche Berührung verhindert werden. Auch wenn die Zahl der Knöpfe nach Kritik am Vorgänger verringert werden sollte, sind es immer noch sehr viele Tasten - und auf den ersten Blick erschließt sich die Logik nicht immer. Beschäftigt man sich aber eine Weile mit dem Panamera und "lernt", wo was zu finden ist, kann man ihn gut konfigurieren. Porsche bietet dem Nutzer mannigfaltige Einstellmöglichkeiten, die aber nicht alle immer benötigt werden; vielmehr geht es um die Individualisierung und Anpassung an die Wünsche und Vorstellungen des Fahrers (z.B. Inhalte im Hauptmenü des Monitors). Sind diese vorgenommen, regeln die Automatikfunktionen die Details sehr effektiv.

⊕ Die Bedienung der im Alltag üblichen Funktionen fällt recht leicht. Die meisten Schalter befinden sich dort, wo man sie vermutet - auch wenn sie wie im Falle der Lichteinstellung ungewöhnlich gestaltet sind (vier

Knöpfe). Die Einstellung von Sitzen und Lenkrad klappt intuitiv. Für die Klimatisierung braucht man schon etwas Muße, weil man z.B. die elektrisch gesteuerten mittleren Düsen über das Menü justieren muss - eine nette Spielerei, die man nach dem ersten Ausprobieren gut der Automatik überlassen kann. Der Touchscreen in der Mittelkonsole ist üppig dimensioniert und mit einer Annäherungssensorik ausgestattet. Die Instrumente bestehen aus einem analogen Drehzahlmesser und jeweils einem Display links und rechts davon. So kann neben der klassischen Anzeige auch eine Navikarte eingeblendet werden. Die elektrisch angetriebenen Fenster verfügen über einen Sanfteinlauf, öffnen und schließen also "mit Gefühl", so dass ein sehr hochwertiger Eindruck bleibt.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung sind über jeden Zweifel erhaben. Die Bedienung ist weitgehend funktionsfähig, die Individualisierungsmöglichkeiten der Anzeigen sehr hoch.

0,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Multimediabereich ist der Panamera sehr gut aufgestellt, vor allem bringt er das Meiste serienmäßig mit. Dabei ist ein umfangreich ausgestattetes Infotainmentsystem mit integriertem Navigationssystem, das auf Echtzeit-Verkehrsinformationen zugreifen kann (zwei Jahre Online-Nutzung inklusive). Für ebenfalls zwei Jahre kann man kostenfrei die Remote Control Funktionen des Panamera nutzen. Das Multimediasytem verfügt über Festplattenspeicher, ein DVD-Laufwerk, einen SD-Karten-Slot, einen AUX-Anschluss, einen integrierten SIM-

Kartenleser, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung, einen WLAN-Hotspot zur Internetnutzung und mehrere USB-Anschlüsse. Über Apple CarPlay oder AndroidAuto lassen sich die entsprechenden Handys koppeln. Gegen Aufpreis erhält man Monitore für die Rücksitze, ein Premium- oder ein High-End-Soundsystem und auch so etwas profanes wie einen DAB-Tuner. Wem das alles noch nicht genug ist, der kann überdies einen integrierten Garagentoröffner ordern.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Der Panamera stellt seinen Insassen vorne ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für über 1,90 m große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für fast 2,15 m große Personen genügen. Die Innenbreite ist ebenfalls gut, wengleich die breite

Mittelkonsole dominiert. Die subjektive Raumwahrnehmung fällt nur zufriedenstellend aus, etwas einengend wirken die hohen Karosseriefanken und die schmalen Fensterflächen sowie der dunkle Dachhimmel.

3,0 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen ist man gut "eingebaut". Der Platz reicht für etwa 1,90 m große Menschen, wobei die Beinfreiheit etwas großzügiger ausfällt als die Kopffreiheit; für diese Messung sind die Vordersitze wie üblich für 1,85 m Körpergröße eingestellt. Die Innenbreite geht in Ordnung, sie ist beim viersitzigen Panamera letztlich nicht so entscheidend. Das Raumempfinden fällt weniger üppig aus, als es die reinen Messwerte vermuten lassen; die Fensterflächen sind knapp bemessen und die C-Säulen breit. Hinzu kommt die breite Mittelkonsole zwischen den beiden hinteren Sitzen.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Das Angebot an Ablagen ist zufriedenstellend, es gibt neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter und ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber vergebens. Das Handy kann

sicher unter der Lehne "eingeklemmt" werden, wobei das Antennensignal über die Außenantenne verstärkt wird, um den Empfang zu verbessern und den Akku zu schonen. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet und wird bei Bedarf über die Klimaanlage mit gekühlt.

1,5 KOMFORT

1,7 Federung

⊕ Der Panamera E-Hybrid bringt serienmäßig ein luftgefedertes Fahrwerk mit. Die Luftfederung enthält auch adaptive Dämpfer mit drei Kennfeldern, je nach dem ob man eher komfortabel oder sportlich unterwegs sein will. Innerorts ergibt sich ein guter Komfort, auch wenn die hohen ungefederten Massen der 21 Zoll großen Räder zu spüren sind, die recht hölzern über Kanten rollen. Auf Kopfsteinpflaster wirkt sich die steife Auslegung der Karosserie etwas negativ aus, wengleich der Federungskomfort immer noch gut ist. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel bringen den Panamera kaum

aus der Ruhe. Beeindrucken kann das Schluckvermögen des Fahrwerks beim Überfahren von Geschwindigkeitsbügeln, diese werden trotz großem Hub kaum spürbar von der Federung geschluckt. Auf der Landstraße ist die Sportlimousine souverän unterwegs und kann wellige Fahrbahnen und Straßenschäden gut parieren. Lange Fahrten auf der Autobahn gelingen entspannt, das Fahrwerk kann hier voll überzeugen - einerseits mit verbindlicher Präzision, andererseits mit entspannender Ruhe.

1,3 Sitze

⊕ Der Panamera besitzt serienmäßig Komfortsitze (mit integrierten Kopfstützen), die vorne u.a. in Höhe und Neigung eingestellt werden können. Optional sind Sportsitze mit mehr Einstellmöglichkeiten erhältlich, die

dann auch die Justierung von Sitzwangenbreiten und Länge der Beinauflage ermöglichen sowie über 4-Wege-Lordosenstützen verfügen.

Die im Testwagen verbauten optionalen Sitze bieten einen sehr guten Halt und lassen sich unterschiedlichen Staturen einwandfrei anpassen. Einzig die integrierten Kopfstützen kann man nicht einstellen, sie passen unter Umständen nicht Jedem ideal. Hinten sitzt man ähnlich gut, Lehnen und Sitzflächen bieten guten Halt, eine Mittelarmlehne lässt sich ausklappen. Für noch mehr Komfort kann man elektrische Sitze hinten ordern, die dann zusätzlich u.a. über eine 4-Wege-Lordosenstütze und

Komfortkopfstützen verfügen. Es gibt überdies neben Sitzheizung und Sitzlüftung auch eine Massagefunktion für die vorderen und hinteren Sitzlehnen.

⊖ Die S-Sportsitze haben integrierte Kopfstützen, diese passen nicht für jede Statur optimal, zudem sind sie für große Menschen deutlich zu niedrig - es empfiehlt sich also vor dem Kauf eine Sitzprobe.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der Panamera E-Hybrid kann weitgehend lautlos elektrisch fahren oder einen e-Sound zuschalten. Dann hört man eine sportlich bis futuristisch anmutende Geräuschkulisse nicht nur außen (für unachtsame Fußgänger günstig), sondern auch im Fahrzeug, wobei das Geräusch eine Mischung irgendwo aus Sportwagen und ICE ist. Bei höheren Geschwindigkeiten dominieren allgemeine Fahrgeräusche, wobei der Panamera auch mit

laufendem Verbrenner innen eine leise Reiselimousine bleibt, sofern man nicht auf einen der Sportmodi umschaltet. Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h liegt bei 65,8 dB(A). Bei niedrigeren Geschwindigkeiten dominiert der Verbrennungsmotor auch bei wenig Last mit seiner sportlichen Note, gerade zwischen 2.000 und 3.000 1/min.

1,4 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig wird eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut; gegen Aufpreis gibt es die Automatik auch mit vier Zonen. Die Intensität des Auto-Modus kann eingestellt werden, das System wird unterstützt von einem Luftgüte- und einem Beschlagssensor. Optional kann man einen Ionisator für die Luft ordern, der reinigende Wirkung hat und ihre Qualität damit verbessern soll. Als Besonderheit haben die Lüftungsdüsen vorne und hinten in der Mittelkonsole elektrisch angetriebene Lamellen und

öffnen und schließen so automatisch. Die Plugin-Hybrid-Variante hat eine Standklimatisierung serienmäßig, sie kann den Innenraum je nach Bedarf heizen oder kühlen, bezieht ihre Energie hierfür aus der Batterie des Hybridsystems. Die Sitzheizung dagegen kostet für die vorderen und hinteren Plätze Aufpreis, ebenso verhält es sich mit der Sitzbelüftungsfunktion. Gegen Aufpreis kann man getönte Scheiben hinten sowie Rollos für den Fond ordern.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des Panamera 4 E-Hybrid sind über jeden Zweifel erhaben. Porsche nutzt das Hybridsystem nur bedingt zum Spritsparen, vor allem wird die Leistung des Verbrennungsmotors spürbar ergänzt. Der Sechszylinder-Benziner mobilisiert mittels doppelter Turboaufladung alleine 330 PS und ein maximales Drehmoment von 450 Nm. Der E-Motor liefert seinerseits 136 PS und ein maximales Drehmoment von 400 Nm. Zusammen ergibt sich eine Systemleistung von 462 PS und 700 Nm - die freilich nur zur Verfügung steht, wenn die Batterie ausreichend geladen ist. Für gelegentliche Zwischenspurts ist das kein Problem, über einen längeren Zeitraum kann nur der Verbrenner volle Leistung abgeben.

Wenn beide Antriebe ihre maximale Leistung liefern, ist der Spurt von 0 auf 100 km/h in 4,6 Sekunden erledigt. Eine durchaus beeindruckende Vorstellung, denn der Panamera wiegt schon leer fast 2,3 Tonnen. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 278 km/h angegeben. Für den Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h braucht der Panamera E-Hybrid nur 2,6 Sekunden. Der kurze Sprint von 15 auf 30 km/h ist in 0,75 Sekunden erledigt. Dank des Elektromotors reagiert der Panamera in allen Lebenslagen extrem spontan auf Gasbefehle, sie werden fast verzögerungsfrei in Beschleunigung umgesetzt. Nur mit einem turbo-geladenen Verbrennungsmotor wäre das nicht möglich.

1,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Sechszylinder in V-Anordnung läuft durchaus kultiviert, erreicht aber nicht ganz die Geschmeidigkeit eines Reihensechszylinders. Andererseits gehören ganz leichte Vibrationen auch zu einem Sportmotor, schließlich soll man von seiner harten Arbeit etwas spüren. Nach einem leicht brummigen Grummeln um 1.000 1/min arbeitet sich der aufgeladene Benziner zunächst zurückhaltend durch das Drehzahlband, um dann bei mittleren Drehzahlen und erst recht unter Last die Stimme

zu erheben bis hin zu heiserem Trompeten beim Ausdrehen. Die Klangkulisse ist wohl komponiert und eines Porsches würdig. Dank der Unterstützung durch den Elektromotor ist das Ansprechen der Antriebseinheit ausgezeichnet, Gasbefehle werden praktisch unmittelbar in Beschleunigung umgesetzt. Aber auch die Gleichmäßigkeit der Leistungsabgabe beeindruckt, Porsche ist eine exzellente Feinabstimmung gelungen.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Porsche setzt im Panamera auf ein Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe. Dieses schaltet schnell, aber nicht immer absolut ruckfrei. Insgesamt passt die Automatik aber perfekt zum Charakter der Sportlimousine. Beim Anfahren reagiert das Getriebe schnell und auch die Kriechfunktion arbeitet passend, so dass Rangieren in engen Parklücken eine leichte Übung ist. Im D-Modus schaltet die Elektronik recht früh hoch und spät runter und

unterstützt so das entspannte Fahren. In den Sportmodi werden dann höhere Drehzahlen für spontaneres Ansprechen gewählt - so ist dank den deutlichen Differenzierungen für jeden was dabei. Die acht Gänge sind sehr weit gespreizt, im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit nur 2.100 1/min. Das hilft zwar beim Spritsparen, hat aber auch größere Drehzahlsprünge zur Folge.

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,3 Fahrstabilität

⊕ Fahrdynamik ist die Domäne von Porsche, hier macht auch der Panamera keine Abstriche. Der Wagen liegt gelassen und präzise auf der Straße, zeigt kaum Aufbaubewegungen und reagiert auf Lenkimpulse dennoch spontan und direkt. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, trotz der breiten Räder folgt er kaum Spurrillen und lässt sich einwandfrei und entspannt beherrschen. In schnell durchfahrenen Kurven liegt der Panamera lange neutral, bis er im Grenzbereich zu leichtem und gut beherrschbarem Untersteuern ansetzt. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten wie auch die

Beherrschbarkeit sind beeindruckend, nicht nur für eine so große Sportlimousine. Auch wenn es für den E-Hybrid den Wankausgleich nicht gibt, treten kaum Wank- oder Nickbewegungen auf, selbst bei forcierter Fahrweise. Die Traktion des Panamera 4 ist dank Allradantrieb über jeden Zweifel erhaben.

Im ADAC Ausweichtest wird der Porsche den Ansprüchen absolut gerecht, er durchfährt den Parcours mit sehr hoher Geschwindigkeit und sehr gut beherrschbar, trotz seiner enormen Größe. Dabei gefällt er gleichermaßen mit guter Kontrollierbarkeit und mit hoher Fahrdynamik.

1,4 Lenkung

⊕ Das getestete Fahrzeug ist mit der optionalen Hinterachslenkung inklusive Servolenkung Plus ausgestattet; die Servolenkung Plus umfasst eine geschwindigkeitsabhängige Servounterstützung, also geringere Lenkkräfte beim Rangieren und bei niedrigen Geschwindigkeiten. Die Hinterachslenkung sorgt für eine bessere Wendigkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten und für mehr Fahrstabilität bei höheren Geschwindigkeiten.

Das Resultat überzeugt, liefert ein harmonisches Lenkgefühl und bietet präzise Zielgenauigkeit. Die Zentrierung erfolgt genau richtig und macht entspannte Fahrten genauso möglich wie das Durcheilen enger Landstraßen. Die Lenkung ist insgesamt direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind nur zweieinhalb Umdrehungen erforderlich.

1,9 Bremse

⊕ Der "erste Teil" der Bremsleistung wird durch den Elektromotor erbracht, der durch Rekuperation elektrische Energie gewinnt und in die Hybrid-Batterie zurückspeist. Im Rekuperationsbereich fühlt sich das Pedal etwas künstlich an, weil es nicht das typische Feedback einer mechanischen Bremsung gibt. Auch der Übergang von Rekuperation zu zusätzlicher Verzögerungswirkung der Radbremsen ist nicht hundertprozentig perfekt. Dennoch hat Porsche diese schwierige Herausforderung gut gelöst, erst recht im Vergleich zu vielen anderen Hybridfahrzeugen. Insgesamt lassen sich die Bremsen des Panamera E-Hybrid gut dosieren und bieten ein passendes Ansprechen. Der Bremsweg bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei durchschnittlich 33,4 m (Mittel aus zehn Messungen) - eine einwandfreie Leistung. Gegen Aufpreis ist eine Keramikbremsanlage erhältlich, die sehr hohe Beanspruchung noch besser verkraften kann.

2,2 SICHERHEIT
























2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Serienausstattung des Panamera ist im Sicherheitsbereich übersichtlich. Neben einem direkt messenden Reifendrucksystem gibt es nur Geschwindigkeitsbegrenzer und Tempomat. Allerdings kann man den Porsche mit vielen Sicherheitssystemen optional ausrüsten. Mit der ACC-Option (adaptiver Tempomat) halten auch eine Abstands- und Kollisionswarnung sowie ein vorausschauendes Notbremssystem Einzug. Der Spurwechselassistent bietet zusätzlich einen Ausparkassistenten, der beim Rückwärtsausparken vor querendem Verkehr warnt. Der Spurassistent ist eine gelungene Kombination aus Spurhaltefunktion und Spurverlassenswarnung. Ebenso in der Optionsliste findet man die Verkehrszeichenerkennung.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest nach Euro NCAP Norm wurde bisher nicht durchgeführt. Der Panamera verfügt serienmäßig über Front- und vordere Seitenairbags. Letztere für die hinteren Insassen kosten Aufpreis. Dagegen immer an Bord sind von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags sowie Knieairbags für Fahrer und Beifahrer. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m Größe guten Schutz, die hinteren für Leute bis 1,75 m - allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel gering, so dass dieser im Notfall ebenfalls abstützende

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Wirkung erzielen kann, wodurch auch größere Insassen gut geschützt sind. Zum optionalen Abstandsregeltempomat gehören auch crashvorbereitende Maßnahmen

2,8 Kindersicherheit

Einen ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es nicht. Auf dem Beifahrersitz dürfen Kindersitze montiert werden, auch rückwärtsgerichtete bei Abschaltung des Beifahrerairbag (Funktion gegen Aufpreis). Die Befestigung gelingt einfach, lediglich bei hohen Kindersitzen wird es im Bereich der B-Säule unter Umständen eng; Isofix-Halterungen gibt es auf dem Beifahrersitz nur gegen Aufpreis (dann inkl. Airbagabschaltmöglichkeit). Auf den Rücksitzen kann man Kindersitze einfach angurten (lange Gurte, feste Gurtschlösser), wobei die Geometrie der Gurtanlenkpunkte nicht optimal ist. Komfortabler gelingt das Befestigen mit Isofix (und Ankerhaken, aber noch ohne iSize-Freigabe); auch hier sollte man im Vorfeld klären, ob bei hohen Kindersitzen der Platz im Bereich der C-Säulen und vor den festen Kopfstützen ausreicht. Die Deaktivierungsmöglichkeit des Beifahrer-Airbags über einen Schlüsselschalter kostet Aufpreis.

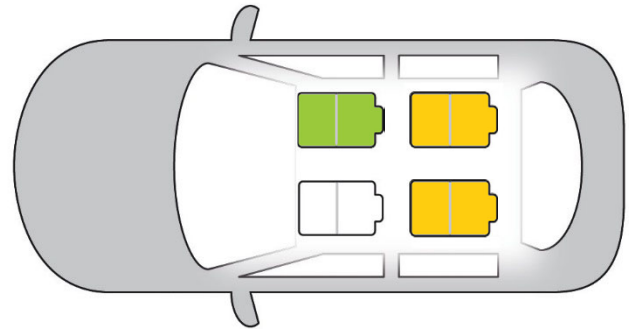
2,7 Fußgängerschutz

Ein Fußgängerschutz-Crashtest nach Euro NCAP Norm wurde bisher nicht durchgeführt. Der Panamera verfügt serienmäßig über eine aktive Motorhaube, die bei einer Kollision mit Fußgängern automatisch ein Stück angehoben wird, um so einen größeren Abstand zu harten Bauteilen unter der Haube zu gewährleisten. Optional ist ein Fußgänger-Notbremsassistent erhältlich, er soll Kollisionen

wie das Anziehen der Gurte, um deren optimale Wirkung sicherzustellen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

mit Personen vermeiden oder die Schwere des Aufpralls reduzieren. Der aufpreispflichtige Notbremsassistent kann erkannte Personen und Wildtiere im angezeigten Bild der Nachtsichtkamera markieren.

3,9 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO₂

Unter reinen Spritsparaspekten sollte man den Panamera E-Hybrid nicht unbedingt ins Auge fassen, denn diese Variante kann vieles, aber nicht herausragend sparsam mit Kraftstoff umgehen. Startet man mit voll geladener Batterie, sind im ADAC EcoTest Elektrozyklus rund 47 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - Porsche gibt als Reichweite 25 bis 50 km an, zeigt hier also eine durchaus realistische Spanne auf. Der Stromverbrauch im E-Modus liegt bei 28,3 kWh pro 100 km (inkl. Ladeverluste). Fährt man dann weiter im Hybrid-Modus, liegt der Verbrauch im Durchschnitt bei 8,6 l Super pro 100 km. Besonders innerorts kann er mit 6,6 l/100 km punkten, während der Verbrauch auf der Landstraße mit 8,5 l/100 km und auf der Autobahn mit 10,3 l/100 km hoch ausfällt. Kombiniert man die

elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke, dann verbraucht der Panamera E-Hybrid auf 100 km 10,9 kWh Strom und 5,3 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 209 g pro km, was im EcoTest nur für 14 von 60 möglichen Punkten reicht.

3,2 Schadstoffe

Unter den Schadstoffgruppen fällt nur der Partikelausstoß auf, die Anzahl ist erhöht. Von den maximal 50 bleiben so nur 28 Punkte im Bereich Schadstoffe übrig, auch wenn

alle anderen Schadstoffgruppen unauffällig sind. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich 42 - das reicht am Ende für zwei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

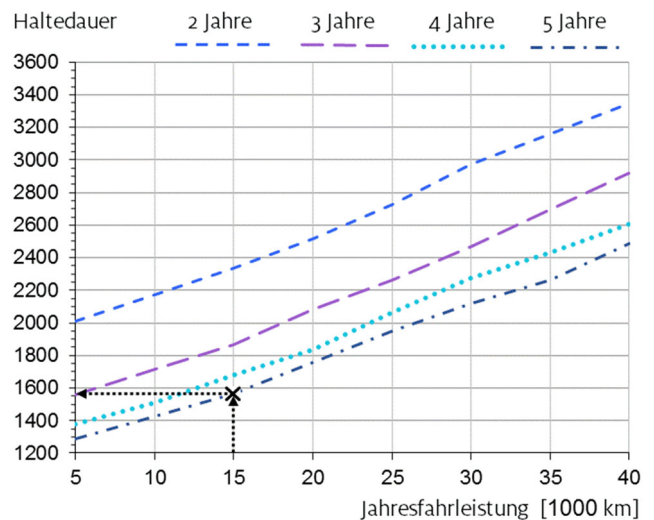
5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Porsche fahren war schon immer ein teures Vergnügen, das man sich leisten können muss. Da macht der Panamera keine Ausnahme, erst recht nicht in der E-Hybrid-Version. Schon der Grundpreis liegt bei fast 110.000 Euro. Hinzu kommen erhebliche Kosten für die Extras. Und so ist schnell die Marke von 150.000 Euro erreicht oder gar überschritten. Da hilft es wenig, dass der Panamera prozentual gesehen relativ wertstabil ist, die absoluten Kosten für den Wertverlust sind hoch. Die üblichen Unterhaltskosten fallen unterschiedlich aus; die Steuer liegt sehr niedrig mit 58 Euro pro Jahr, die Versicherung dagegen recht hoch, weil die Einstufungen ungünstig liegen. Langlebige Bauteile halten die Wartungs- und Reparaturkosten im Rahmen - theoretisch, denn die Materialkosten allgemein sind hoch, ebenso die Stundensätze.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1564 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PDK	4S PDK	4 E-Hybrid PDK	4S Diesel PDK	Turbo PDK	Turbo S E-Hybrid PDK
Aufbau/Türen	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2995	6/2894	6/2894	8/3956	8/3996	8/3996
Leistung [kW (PS)]	243 (330)	324 (440)	340 (462)	310 (422)	404 (550)	500 (680)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	450/1340	550/1750	700/1100	850/1000	770/1960	850/1400
0-100 km/h [s]	5,7	4,4	4,6	4,5	3,8	3,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	264	289	278	285	306	310
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,5 SP	8,1 SP	2,5 SP	6,7 D	9,3 SP	2,9 SP
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	171	184	56	176	212	66
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/28/30	20/28/30	20/28/30	23/29/30	20/29/30	20/29/30
Steuer pro Jahr [Euro]	212	236	58	542	314	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1462	1711	1564	1817	2131	2376
Preis [Euro]	90.655	115.050	109.219	118.977	155.748	199.183

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder (PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro)), Bi-Turbo, Euro6b	
Hubraum	2.894 ccm
Leistung	340 kW/462 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	700 Nm bei 1.100 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	278 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,6 s
Verbrauch pro 100 km	2,5 l
CO ₂ -Ausstoß	56 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	265/40 ZR19 / 295/45 ZR 19
Länge/Breite/Höhe	5.049/1.937/1.423 mm
Leergewicht/Zuladung	2.245/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405/1.215 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	80 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Leipzig, Deutschland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,4 m
Reifengröße Testwagen vo./hi.	275/35 ZR21 103Y / 315/30 ZR21 105Y
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti Sport Contact 5D
Wendekreis links/rechts	11,5/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	5,3 l + 10,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/8,5/10,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	124 g/km (WTW* 209 g/km)
Reichweite	975 km
Innengeräusch 130 km/h	65,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.175 mm
Leergewicht/Zuladung	2.275/435 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/690/1.150 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	126 Euro	Werkstattkosten	183 Euro
Fixkosten	160 Euro	Wertverlust	1.095 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.564 Euro		
Steuer pro Jahr	58 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/28/30		
Basispreis Panamera 4 E-Hybrid PDK	109.219 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.01.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	147.602 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.590 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	925 Euro
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	2.011 Euro* (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2380 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	678 Euro/1.416 Euro*
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	1.059 Euro* (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	1.095 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/411 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie
Kollisionswarnung/Notbremssystem	2.380 Euro (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	2.380 Euro (Paket)
Spurassistent	1.059 Euro* (Paket)
Spurwechselassistent	821 Euro*

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/476 Euro*
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/250 Euro
Sitzheizung vorn/hinten	488 Euro/976 Euro* (Paket)
Lenkradheizung	268 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	1.238 Euro*
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/2.106 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

5,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	1,2
Verarbeitung	1,0	Fahrleistungen	0,8
Alltagstauglichkeit	3,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,5
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	1,6
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	1,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	1,4
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	1,9
Innenraum	2,2	Sicherheit	2,2
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Multimedia/Konnektivität	0,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	3,0	Fußgängerschutz	2,7
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	3,9
Komfort	1,5	Verbrauch/CO ₂	4,6
Federung	1,7	Schadstoffe	3,2
Sitze	1,3		
Innengeräusch	2,3		
Klimatisierung	1,4		

Stand: November 2017
 Test und Text: M. Ruhdorfer