



## Porsche Panamera S Hybrid Tiptronic S

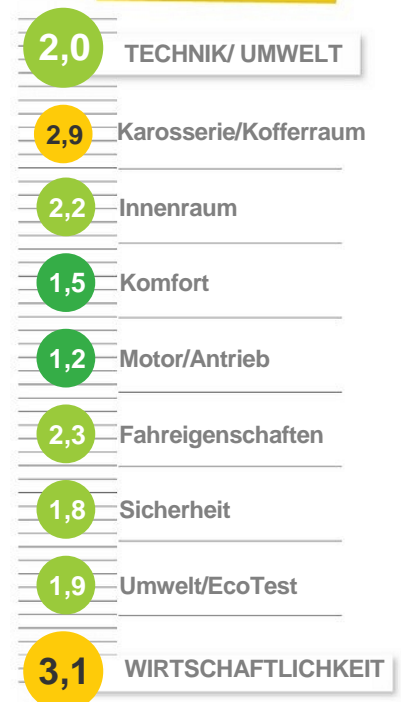
Fünftüriges Coupé der Oberklasse  
(279 kW / 380 PS)

Die Hybrid-Version des Panamera soll die schlechte Wirtschaftlichkeit seiner konventionell angetriebenen Brüder ausgleichen. Und tatsächlich liegt der Verbrauch für ein Luxusfahrzeug der Oberklasse im akzeptablen Bereich. Bei niedrigem Tempo und Fahrten mit gleichbleibender Geschwindigkeit läuft der Porsche zum Großteil rein elektrisch. Wird mehr Leistung abgefordert, nutzt er den Benzinmotor. Bei voller Leistungsabforderung koppelt er Benzin- und E-Motor und sorgt für vehementen Vortrieb. Die optionale adaptive Luftfederung erlaubt seidenweiches Reisen, aber auch eine Hatz über die Nordschleife. Auf die optionalen Ganzjahresreifen kann man getrost verzichten. Sie sollen zwar den Durchschnittsverbrauch um 0,3 Liter auf 100 Kilometer verringern, verlängern aber den Bremsweg auf sehr lange 41 Meter. Zudem darf der Porsche damit nicht mehr schneller als 240 km/h gefahren werden. Für den Panamera S Hybrid muss man mindestens 106.185 € investieren. Ein bisschen Zusatzausstattung schlägt mit fünfstelligen Beträgen zu Buche. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW ActiveHybrid 7, Lexus LS 600 h, Mercedes S 400 HYBRID.

- +** sehr gute Fahrleistungen, komfortable Luftfederung, hoher Sicherheitsstandard, sicheres Fahrverhalten, gute Verarbeitung
- sehr hoher Anschaffungspreis, kleiner Kofferraum



### ADAC-URTEIL



2,9

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,6

### Verarbeitung

⊕ Die Luxuslimousine von Porsche zeigt eine hervorragende Verarbeitung. Die Spaltmaße sind klein und verlaufen 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 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 425 kg für einen reinen Viersitzer sehr großzügig aus.

⊖ Es fehlen rundum Schutzleisten, welche die lackierten Stoßfänger und Türen vor kleinen Beschädigungen schützen könnten. Es ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden, das 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.

2,7

### Sicht

Der knapp fünf Meter lange Porsche Panamera kann nicht gerade mit seiner 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 hinten aus. Gegen Aufpreis ist sie auch vorn 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.

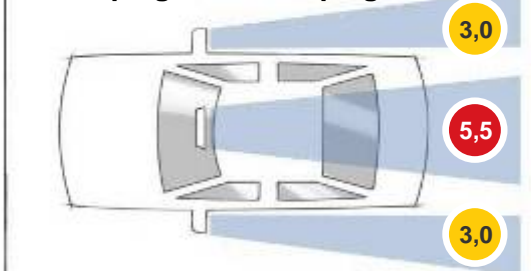


Aufgrund der hohen Gürtellinie, der breiten Dachsäulen und der nicht versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten im Panamera äußerst eingeschränkt. Die angebotene Rückfahrkamera ist deshalb ein Pflichtkauf.

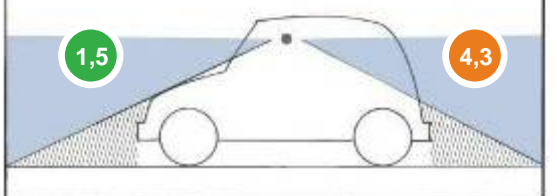
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

- ⊕ 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 entsprechend der Fahrsituation angepasst (z.B. Autobahnlicht, Schlechtwetterlicht). 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. Vorn stören 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. Hier ist der Schweller ebenfalls breit, zudem fällt die Türöffnung im unteren Bereich sehr schmal aus. Besonders ungünstig: Öffnet man die hintere Tür, so verbleibt die Fortführung der Armlehne als Stummel am Radlauf und touchiert den Lendenbereich des Einsteigenden.

- ⊕ Die sehr große und unhandliche Funkfernbedienung in Porsche Panamera-Form könnte einen Design-Preis gewinnen. Mit ihr lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen (inkl. Schiebedach) und 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. Die "Homefunktion" leuchtet verlassenden und ankommenden Passagieren mit den Scheinwerfern noch für gewisse Zeit den Weg aus. 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 (außer man verriegelt mit zweimaligem Knopfdruck).

4,3

## Kofferraum-Volumen\*

⊖ Der nur durchschnittliche Kofferraum des Panamera ist beim Hybrid-Modell, aufgrund der darunter untergebrachten Akkus, noch kleiner. Ordert man das BOSE-Soundsystem, so ist zusätzlich ein Subwoofer im Kofferraum untergebracht. Unter der Gepäckraumabdeckung finden gerade einmal 250 Liter Gepäck Platz. Klappt man die Rücksitzbank um, so kann man bis zur Scheibenkante 685 Liter zuladen. In einem gewissen Bereich ist auch ein Beladen bis zum Dach möglich.



Mit 250 l Volumen ist der flache Kofferraum der Hybrid-Variante noch kleiner als bei den herkömmlichen Modellen (330 l). Immerhin lässt sich zur Erweiterung die Rücksitzlehne umklappen.

## 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Dank der weit öffnenden Heckklappe fällt die Ladeöffnung groß aus. Das Format des Kofferraums ist ziemlich flach, aber insgesamt zweckmäßig. Nur der Subwoofer des optionalen Soundsystems am hinteren Ende stört beim Beladen. Aufgrund der Tiefe des Kofferraums und der hohen Ladekante ist die Zugänglichkeit allenfalls ausreichend.

- + Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch, auch per Fahrzeugschlüssel (Option). Sie schwingt 1,88 m nach oben.
- Die äußere Ladekante liegt knapp 80 cm über der Straße, wodurch das Beladen des Fahrzeugs mit schweren Gegenständen nicht gerade einfach ist. Beim Ausladen müssen immer noch 17 cm überwunden werden. Beim Panamera Hybrid bleibt nach dem Umklappen der Rücksitzbank eine Stufe am Laderaumboden, wodurch Gepäck nicht durchgeschoben werden kann.

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

- + Der Kofferraum der Luxuslimousine zeigt eine in dieser Fahrzeugklasse nicht alltägliche Variabilität. Der Rücksitze sind dreigeteilt umklappbar. Dadurch lassen sich auch lange Gegenstände wie Skier durchladen, ohne dass ein Sitzplatz verloren geht. Für solche Zwecke gibt es einen im Kofferraum einhängbaren Skisack. Der Klappmechanismus ist einfach und ohne großen Kraftaufwand bedienbar.
- Kleine Gegenstände lassen sich in der Hybrid-Variante des Panamera kaum verstauen. Aufgrund der zusätzlichen Technik unter dem Kofferraumboden fallen, bis auf ein kleines Netz seitlich im Kofferraum, alle Ablagemöglichkeiten weg.

## 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 des optionalen BOSE-Soundsystems sorgen für klaren Klang und kräftige Bässe. Vorn muss man sich mit kleinen Türfächern zufriedengeben, es fehlen Halter für große Flaschen. Über dem Handschuhfach können Becherhalter ausgeschwenkt werden. 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 Verarbeitungsqualität 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. Der Hybrid-Panamera hat serienmäßig einen Wischer, aber keine Waschdüse an der Heckscheibe. Die großen Instrumente mit dem mittig platzierten Drehzahlmesser sind sehr gut ablesbar. Durch die groben 50km/h-Schritte des Tachos ist die Geschwindigkeit nicht ideal ablesbar (Geschwindigkeit wird aber unter dem Drehzahlmesser auch digital angezeigt). Für alle Funktionen gibt es Warnleuchten und Instrumente, sogar für die Öltemperatur. Rechts 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 der Schalter der Nebelschlussleuchten. Für das Fahrlicht und die Nebelschlussleuchten gibt es gut erkennbare Kontrollleuchten. Eine Fahrlichtautomatik ist serienmäßig an Bord. Der Blinker besitzt eine praktische Tip-Funktion (einmal tippen, dreimal blinken). Alle Schalter werden vorbildlich beleuchtet. Alle Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (aber nur, bis eine Türe geöffnet wird). Die Sitze 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 und im Notfall 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 alle ideal erreichbar. Die Displays können nicht gut abgelesen werden, 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\*

⊕ Auf den vorderen Plätzen nehmen Personen bis zwei Meter Körpergröße bequem Platz. 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.

---

**1,5**

## KOMFORT

---

**1,3**

### Federung

Der Panamera-Hybrid wird serienmäßig mit der adaptiven Luftfederung ausgestattet. Das Fahrwerk lässt sich in der Höhe einstellen (Einstellbereich 45 mm) und beinhaltet eine Niveauregulierung. Zudem kann die Dämpfer-Kennlinie in drei Stufen eingestellt werden (Komfort, Sport, Sport Plus). Auf Sport Plus wird die Karosserie zusätzlich abgesenkt.

**+** Die adaptive Luftfederung bietet in allen Betriebszuständen hervorragenden Fahrkomfort. Der Fahrer entscheidet per Knopfdruck über die gewünschte Feder-Dämpfer-Charakteristik. In der Komfort-Stellung rollt das Fahrzeug sehr komfortabel ab, ohne dabei einen gewissen Rest Sportlichkeit zu verlieren. Einzelhindernisse und kurzweilige Fahrbahnunebenheiten werden hervorragend ausgefiltert. Im Sportmodus werden die Dämpfer straffer gestellt, der Panamera wird deutlich handlicher, verliert aber etwas an Federungskomfort. Auf Sport Plus wird zusätzlich zur veränderten Dämpferabstimmung auch die Karosserie abgesenkt. Die schwere Luxuslimousine zeigt sich dann super sportlich, der luxuriöse Abrollkomfort geht damit aber verloren.

---

**1,4**

### 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 (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).

---

**1,5**

### Innengeräusch

**+** Der Geräuschpegel im Innenraum ist gering. Bei 130 km/h werden nur 66,5 dB(A) gemessen. Im Teillastbereich ist der V6-Motor kaum wahrnehmbar. Wird er mit Volllast bei höheren Drehzahlen betrieben, dann klingt er kernig in den Innenraum. Daran stören werden sich die Insassen aber kaum. Wind- und sonstige Fahrgeräusche treten kaum auf.

## 1,8 Klimatisierung

+ Die Heizung spricht vorn wie hinten recht schnell an, die maximale Heizleistung ist gut. Bereits nach 13 Minuten wird auf den vorderen Plätzen eine Raumtemperatur von 22° C erreicht, hinten dauert es nur eine Minute länger. Serienmäßig ist das Fahrzeug mit einer Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Vier-Zonen-Klimaanlage (im Testwagen nicht verbaut). Fahrer und Beifahrer können sich sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung individuell einstellen. Ein Aktivkohlefilter ist serienmäßig wie auch die automatische Umluftsteuerung.

## 1,2 MOTOR/ANTRIEB

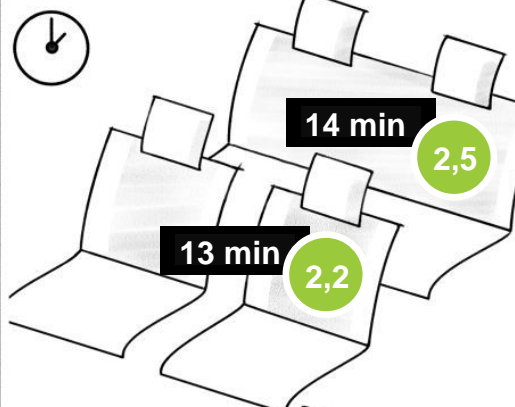
### 0,9 Fahrleistungen\*

+ Die Fahrleistungen des Porsche Panamera S Hybrid sind beachtlich. So beschleunigt er von 60 auf 100 km/h in gerade einmal 3,2 Sekunden. Der Porsche ist als Voll-Hybrid konstruiert, sodass er auch rein elektrisch betrieben werden kann. Mit dem 34 kW/47 PS Elektro-Motor können problemlos Ortsdurchfahrten gemeistert werden, solange nicht gebremst oder beschleunigt werden muss. Er entwickelt im Stand ein Drehmoment von 300 Nm. Im Teillastbereich treibt ihn der 3,0 Liter-V6-Motor mit 245 kW/333 PS und bis zu 440 Nm Drehmoment an. Bei voller Leistungsabforderung (Kick-Down) sind die beiden Motoren gekoppelt. Dann wird das Fahrzeug mit einer Gesamtleistung von 279 kW/380 PS und Drehmoment von insgesamt 580 Nm beschleunigt. Im Schiebebetrieb und beim Bremsen wird Bewegungsenergie zurück gewonnen und in Akkus gespeichert. Bei niedrigem Akku-Ladezustand wird auch der Benziner zum Laden hinzu gezogen. Die Lade- und Entladestrategie ist für den Fahrzeugführer aber nicht immer durchschaubar.

## 1,5 Laufkultur

+ Der Sechszylinder-Benziner läuft weitgehend frei von Vibrationen. Unter Last emittiert er auch keine störenden Brumm- oder Dröhnfrequenzen. Greift man manuell ins Automatik-Getriebe ein und provoziert hohe Drehzahlen im Schiebebetrieb, so kann aber ein Dröhnen auftreten.

### Heizungsansprechen

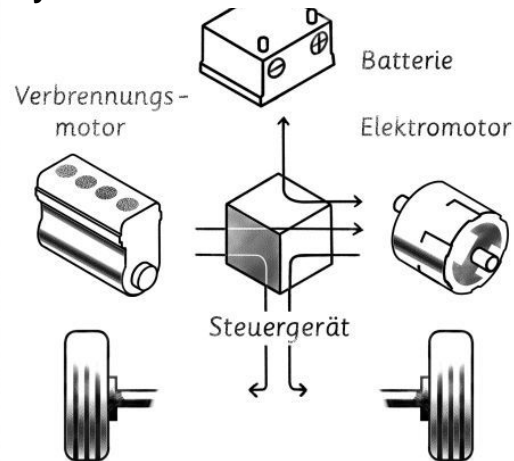


### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

### Hybridantrieb



Hybrid-Antrieb bedeutet zwei Antriebsarten, die abwechselnd oder auch parallel verwendet werden können. Bisher in der Kombination Verbrennungs- und Elektromotor auf dem Markt.

## 1,6 Schaltung

Die Hybrid-Variante des Panamera wird serienmäßig mit der Achtgang-Tiptronic ausgeliefert.

⊕ Die Wandler-Automatik kann manuell geschaltet werden (auch über Lenkradpaddel) oder man überlässt die Gangwahl dem Getriebe selbst. Auch wenn ein Wandler-Getriebe nie 100%ige Sportlichkeit vermitteln wird, man spürt deutlich, dass die Tiptronic für einen Porsche appliziert wurde. Um die Luxuslimousine souverän zu beschleunigen, muss man nicht zwingend auf den manuellen Modus zurückgreifen. Auch der vollautomatische Betrieb lässt eine engagierte Fahrweise zu. Ganz frei von Rucken ist er dabei nicht. Wählt man die Betriebsmodi Sport oder Sport Plus, so tendiert das Getriebe zu dauerhaft sehr hohen Drehzahlen - es weigert sich manchmal förmlich, wieder einen höheren Gang zu wählen. Der momentan geschaltete Gang wird dem Fahrer per Display signalisiert. Legt man den Rückwärtsgang ein, so vergeht etwas Zeit, bis der Porsche die Fahrtrichtung ändert - bei schnellen Rangiermanövern nervt diese Trägheit etwas.

## 1,0 Getriebeabstufung

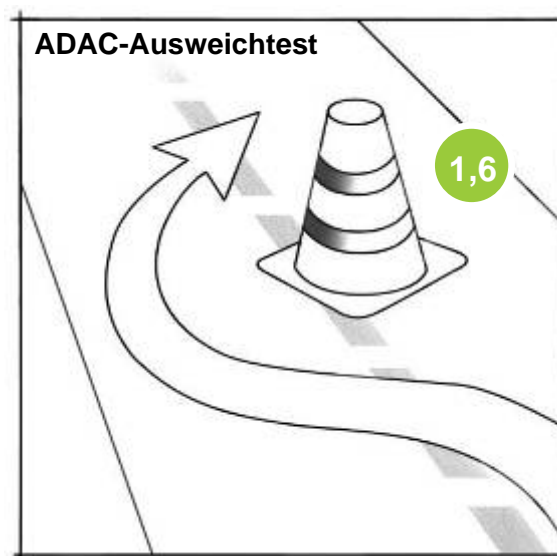
⊕ Bei acht möglichen Fahrstufen steht immer eine passende Übersetzung zur Verfügung, auch bei einem Fahrzeug, das mit einer Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h angegeben wird. Es lassen sich sowohl eine komfortable und sparsame Fahrweise als auch eine sportliche Gangart problemlos realisieren. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit nur 1.900 Touren, wodurch auch auf langen Fahrten nicht unnötig Kraftstoff verschwendet wird.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

Der Panamera folgt mit den breiten 19 Zoll Rädern relativ stark Spurrillen. Daher muss der Fahrer öfters leicht korrigierend eingreifen. Bei einseitigen Fahrbahnverwerfungen ist die Fahrstabilität zufriedenstellend. Durch die optionalen Ganzjahresreifen, die auch einen niedrigeren Verbrauch versprechen, büßt der Porsche deutlich an Agilität ein.

⊕ Er zeigt eine gute Fahrstabilität. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug etwas träge, bleibt aber 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, untersteuert aber deutlich. Das Fahrzeug wird durch effektive Eingriffe des Stabilitätsprogramms sicher auf Kurs gehalten. Dank Traktionskontrolle drehen die Räder auch auf weniger griffigem Untergrund nicht durch.



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.



1,9

## Kurvenverhalten

⊕ Die schwere Luxuslimousine schiebt in schnell gefahrenen Kurven deutlich über die Vorderräder, bleibt dabei aber gut kontrollierbar. Lastwechselreaktion treten kaum auf, da der Hybridantrieb im Schiebetrieb meist schnell auskuppelt und das Fahrzeug frei rollen lässt.

1,5

## Lenkung\*

Der Panamera Hybrid ist serienmäßig mit einer geschwindigkeitsabhängigen Servolenkung (Servotronic) ausgerüstet.

⊕ Die Lenkung spricht 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 gefallen die im Stand leichtgängige Lenkung und der für diese Fahrzeugklasse sehr kleinen Wendekreis von gerade einmal 11,6 m.

3,3

## Bremse

Porsche genießt den Ruf, die kräftigsten Serien-Bremsanlagen zu verbauen. Da überrascht es, dass der Panamera Hybrid mit einem Bremsweg von 41 Metern enttäuscht (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, VA: 255/45 R19 V; HA: 285/40 R19 V; Michelin Pilot Sport A/S Plus 103V). Schuld daran ist aber sicher nicht die Bremse, sondern die optionalen Ganzjahresreifen, die eine Verbrauchsreduktion von 0,3 l/100 km versprechen. Für 119 € Aufpreis erkaufte man sich aber nicht nur eine Verlängerung des Bremswegs, weniger Verbrauch und ein weniger stabiles Fahrverhalten, ein Aufkleber am Armaturenbrett erinnert auch daran, dass der Porsche nicht mehr schneller als mit 240 km/h bewegt werden darf.

1,8

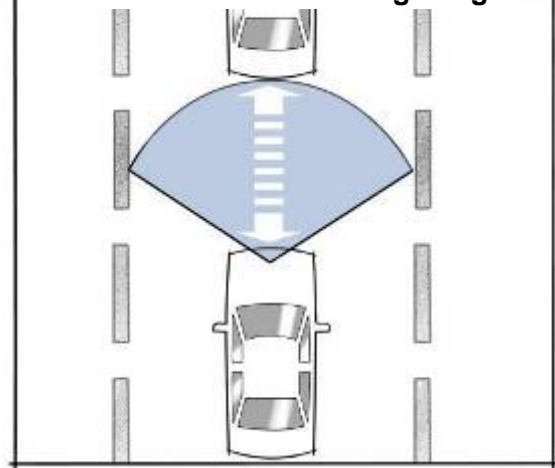
## SICHERHEIT

1,9

### 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.

#### Automatische Abstandsregelung



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

Bei einer Notbremsung blinken die Bremsleuchten in erhöhter Frequenz. Nach Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorn und hinten. Die LED-Heckleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr besonders gut wahrgenommen.

## 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

**+** Das Fahrzeug bietet eine sehr gute passive Sicherheit. Neben Front- und Seitenairbags vorn sind auch durchgehende Kopfairbags und Knieairbags für Fahrer und Beifahrer serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis gibt es auch Seitenairbags für die hinteren Passagiere (im Testwagen vorhanden). Die Kopfstützen sind vorn wie hinten in die Sitzlehnen integriert und reichen vorn für 1,85 m, hinten für 1,80 m große Personen. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall hohe Zugkraft an den Türen aufbringen.

**-** 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.

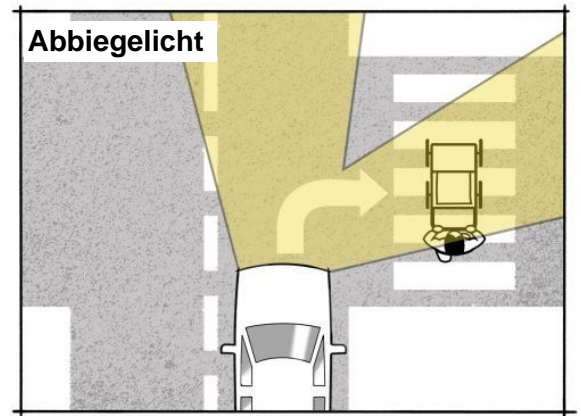
## 2,0 Kindersicherheit

**+** 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 verwendet werden. Die elektrischen Fensterheber hinten besitzen einen Einklemmschutz, welcher früh genug eingreift, um Verletzungen zu verhindern.

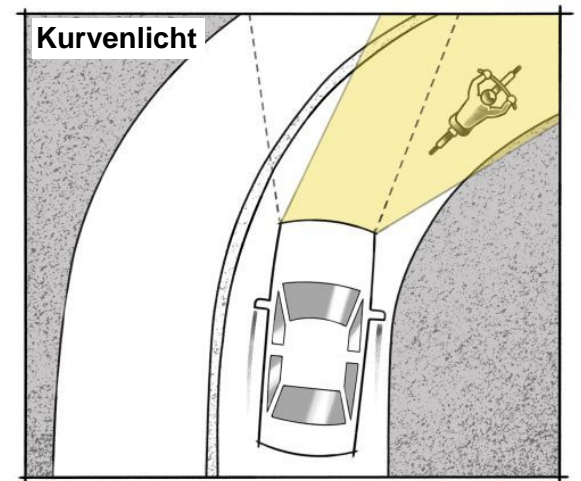
**-** Beim Porsche Panamera kostet die Beifahrerairbag-Deaktivierung inklusive Isofix Aufpreis (nicht im Testwagen verbaut). Ohne Airbag-Deaktivierung dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze auf dem Beifahrersitz transportiert werden.

## 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 EuroNCAP-Norm liegt zwar noch nicht vor, es ist aber aufgrund der aktiven Motorhaube von einem guten Resultat auszugehen.



**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.**

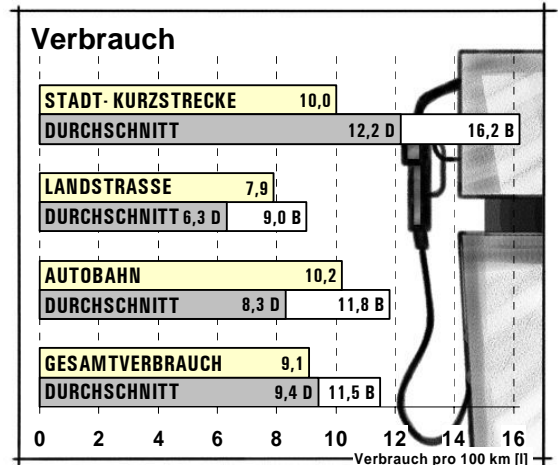


**Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.**

## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 2,2 Verbrauch/CO2\*

⊕ Für eine Luxuslimousine mit einem Leergewicht von über zwei Tonnen ist ein durchschnittlicher Testverbrauch von 9,1 Liter auf 100 Kilometer ein gutes Ergebnis. Das Hybrid-System unterstützt den Verbrennungsmotor effektiv und verwertet die Energie, die sonst beim Bremsen nutzlos vernichtet wird, zum Beschleunigen per Elektro-Motor. In der Stadt verbraucht der Panamera 10,0 l/100 km, auf Landstraßen 7,9 l/100 km und auf der Autobahn 10,2 l/100 km. Er hat einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 209 g/km, wofür er im ADAC EcoTest 38 Punkte erhält



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

### 1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffmenge im Abgas ist gering. Dadurch werden im ADAC EcoTest 44 Punkte erreicht. Insgesamt erhält er 82 Punkte und somit vier Sterne.

## 3,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,2 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Auch wenn der Panamera relativ sparsam läuft, er konsumiert teuren Super-Kraftstoff. Somit liegen die Betriebskosten nur im Mittelfeld.

### 5,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Beim Porsche Panamera ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig.

⊕ Die zeitgemäß langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Porsche spendiert nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für Reifenersatz sorgen für die schlechte Note.

### 0,6 Wertstabilität\*

⊕ Porsche spricht mit dem 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. Auch die Kraftstoff sparende Hybrid-Technik wird ihm einen stabilen Restwertverlauf beschern.

5,5

## Kosten für Anschaffung\*

➖ Porsche lässt sich den Einstieg in die Luxusklasse teuer bezahlen. Unter 76.673 Euro findet man keine Variante. Der hier getestete Porsche Panamera S Hybrid ist ab 106.185 Euro zu haben. Doch dann hat man noch eine nicht enden wollende Ausstattungsliste vor sich. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen, sind weitere 7.385 € an Zusatzausstattung nötig. Aber auch dann ist noch lange nicht Schluss. Passt man sich den Porsche individuell an, so zahlt man schnell fünfstellende Beträge oben drauf.

1,5

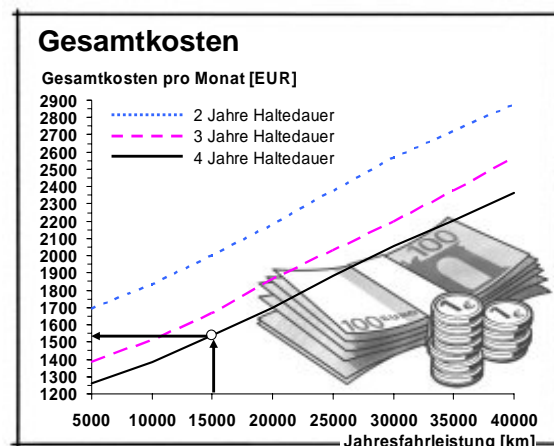
## Fixkosten\*

➕ Die fixen Kosten des Panamera fallen akzeptabel aus. Nur 154 Euro pro Jahr werden für die Kfz-Steuer fällig. Die Versicherungsklassen sind etwas teurer.

3,0

## Monatliche Gesamtkosten\*

➖ Die monatlichen Unterhaltskosten sind durchschnittlich. Hohen Werkstatt- und Reifenkosten stehen günstige Fixkosten gegenüber. Der hohe Anschaffungspreis wird durch den guten Werterhalt entschärft - der tatsächliche Wertverlust ist akzeptabel. Auch die Betriebskosten liegen im Mittelfeld.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1540 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Panamera	S Hybrid	S	Turbo	Turbo S	Diesel
Aufbau/Türen	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3605	6/2995	8/4806	8/4806	8/4806	6/2967
Leistung [kW(PS)]	220(300)	279(380)	294(400)	368(500)	405(550)	184(250)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	400/3750	440/3000	500/3500	700/2250	750/2250	550/1750
0-100 km/h[s]	6,8	6,0	5,6	4,2	3,8	6,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	261	270	285	303	306	242
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	12,4 SP	9,1 SP	13,6 SP	13,1 SP	13,2 SP	7,5 D
CO2 [g/km]	265	167	293	270	270	172
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/28/29	21/29/29	21/29/29	21/31/31	23/32/30	21/29/29
Steuer pro Jahr [Euro]	364	154	444	398	398	389
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1424	1540	1676	2086	2382	1375
Preis [Euro]	76.673	106.185	95.594	139.624	167.291	80.183

### 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

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2995 ccm
Leistung	279 kW (380 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	440 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/50R18YZR / 275/45R18YZR
Reifengröße (Testwagen)	<b>285/40R19V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,6/11,55 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	270 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>3,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>40,8 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	<b>9,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,0/ 7,9/ 10,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	167g/km / <b>209g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4970/1931/1418 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>2060 kg/425 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>250 l/685 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. kg/n.b. kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	<b>875 km</b>
Garantie	keine
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>208 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>148 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>132 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>1.052 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.540 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/29/29
Grundpreis	106.185 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.



familien-  
freundlich

gute Zu-  
ladenög-  
lichkeit

komfort-  
betont

gute  
Sicherheit

fahraktiv

lang-  
strecken-  
tauglich

wirt-  
schaftlich

Porsche Panamera S Hybrid Tiptronic S

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	Serie
Totwinkelassistent (ab Herbst 2011)	655 Euro
Abbieglicht (adaptives Licht)	655 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	2.035 Euro
aktives Fußgängerschutzsystem	Serie
Aktivlenkung (Servotronic)	262 Euro°
Automatikgetriebe (8-Gang Tiptronic)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (adaptives Licht)	655 Euro°
Luftfederung (adaptiv)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/411 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)	1.214 Euro
Lackierung Metallic	1.142 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.476 Euro°

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,0

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest