



Porsche Panamera Sport Turismo 4S PDK

Fünftüriger Kombi der Oberklasse (324 kW / 440 PS)

Selbst puristische Fans der Sportwagenmarke aus Zuffenhausen haben sich daran gewöhnt: Es ist deutlich leichter, eine Marke rentabel zu führen, wenn man auch alltagstauglichere Modelle anbietet. Nach SUV und Limousine kommt nun also auch ein Kombi auf den Markt, obgleich sich Porsche natürlich nicht die Blöße gibt, diesen beim Namen zu nennen. So rollt also ein Panamera 4S mit der Zusatzkennung Sport Turismo in den ADAC Autotest.

Vorab schon die Zusammenfassung: Der Fünfmeter-Kombi kann alles, was ein Kombi so können sollte. Und zwar mit Bravour. Er bietet praktischen Stauraum, viel Platz für die Insassen und kombiniert dies mit einem sehr potenten Motor und einem - angesichts des Fahrzeuggewichts - messerscharfen Handling. Gleichzeitig spult man auch lange Autobahnetappen lässig ab, der Komfort in Form von Sitzen, Materialien, Akustik und Fahrwerk ist erstklassig. Die Ausflüge mit dem nicht ganz 300 km/h schnellen Kombi können sogar tatsächlich etwas länger sein, denn der EcoTest-Verbrauch von 9,4 Litern auf 100 Kilometer ist angesichts des Gebotenen noch vetretbar.

Die angebotene Sicherheitsausstattung ist ebenfalls auf der Höhe der Zeit, kostet aber zumeist Aufpreis. Damit ist man auch schon beim Haken des Panamera Sport Turismo, denn eine solche Summierung von Leistung, Komfort und Ambiente gibt es nicht zum Spartarif: Bei 120.000 beginnt der Einstieg in den 4S - ein Endpreis, der um einen fiktiven Porsche Cayman höher liegt, lässt sich mit der sehr ansprechenden Aufpreisliste locker realisieren. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6 Avant, BMW 5er touring, Mercedes E-Klasse T-Modell.

+ hervorragende Verarbeitung und Materialqualität, absolut souveräne Fahrleistungen, gut nutzbarer Kofferraum

- absolut gesehen hoher Verbrauch, in allen Belangen teures Auto

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **5,5**

Zielgruppencheck

Familie **3,1**

Stadtverkehr **4,3**

60+ **Senioren** **3,7**

Langstrecke **2,4**

Transport **2,6**

Fahrspaß **1,0**

Preis/Leistung **3,9**

EcoTest ★★☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,0 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Panamera wirkt wie aus dem Vollen gefräst, zudem sind alle Anbauteile mit hoher Präzision eingepasst. 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 des Testwagens mit dem optionalen Alcantara. 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.

3,1 Alltagstauglichkeit

Der serienmäßige Tank mit 75 Liter Fassungsvermögen reicht auf Basis des EcoTest-Verbrauchs für eine Reichweite von fast 800 Kilometern. Der optionale Tank mit 15 weiteren Litern Volumen erhöht den Radius auf gut 955 Kilometer.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt ordentliche 530 Kilogramm, davon dürfen 75 auf dem Dach mitreisen. Dank optionaler Allradlenkung liegt der Wendekreis bei unter 11,7 Metern, für ein so großes Auto ein guter Wert.

⊕ 2,2 Tonnen darf ein gebremster Anhänger wiegen - die Stützlast liegt bei 100 Kilogramm.

⊖ Ein Not- oder Reserverad ist nicht verfügbar. Bordwerkzeug ist zwar dabei, für einen Wagenheber gibt es jedoch keinen Platz mehr.

In der Stadt sind die Abmessungen stressig, eine Breite von 2,17 Metern samt Spiegeln und eine Länge von knapp über fünf Metern verlangen ständige Aufmerksamkeit.

2,8 Licht und Sicht

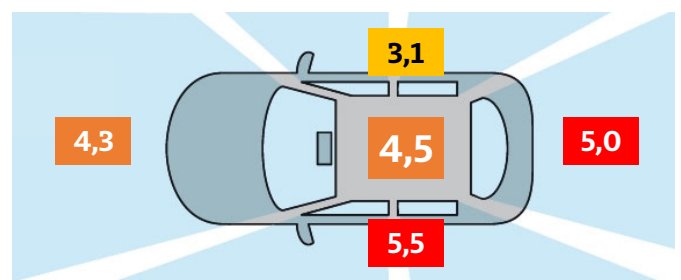
Die ziemlich tiefe Sitzposition ist ungünstig für die Sicht auf den umgebenden Verkehr. Die Fahrzeugenden muss man mehr abschätzen als dass man sie wirklich einsehen könnte. Durch die flach abfallende Motorhaube lassen sich Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss etwas schwerer. Parksensoren sind sehr hilfreich, sie sind erfreulicherweise Serie, um einen Parklenkassistenten 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 navigationsdatenbasierte Anpassung an verschiedene Fahrsituationen.

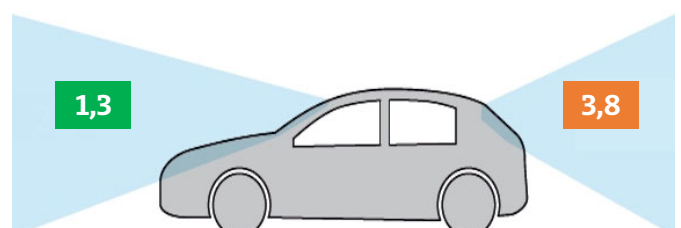
Rundumsicht

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.



Massive Dachsäulen und die in den Fondsitzen integrierten Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Alle Rückspiegel blenden ab dem 4S automatisch ab. Nur der auf der Fahrerseite hat aber einen asphärischen Bereich, um den seitlichen Überblick zu verbessern.

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 (Fahrersitzfläche 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 wie beim Testwagen Softclose, dann muss man die Türen nur leicht zudrücken und sie werden automatisch ins Schloss gezogen. Für alle Plätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, auch für den Fahrer. Die Umfeldbeleuchtung (u.a. Spots unten an den Außenspiegeln) gibt es serienmäßig.

2,6 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 365 Liter. Entfernt man die Abdeckung, erweitert sich das Volumen auf 525 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, deren elektrischer Antrieb ist Serie. Eine berührungslose Öffnung per Fußschwenk unter der Stoßstange ist gegen Aufpreis möglich. Die Kofferraumklappe schwenkt über 1,90 m nach oben. Ihre Kante befindet sich zudem einige Zentimeter weiter vorne als das Fahrzeugende, so dass selbst zwei Meter große Personen

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Sport Turismo spielt die Kombi-Klaviatur mit Bravour. Eine auch vom Kofferraum aus dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne bildet die Basis. En plus kommen noch Befestigungsschienen für eine variable Teleskopstange oder ein Gurtsystem, eine Kofferraumwendematte, Gepäcknetze und ein Skisack, der

⊖ 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.



Der Sport Turismo möchte kein Lastesel sein. Mit 365 l Volumen stellt er daher auch ein ordentliches, aber nicht unbedingt großzügiges Gepäckabteil zur Verfügung.

bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 745 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.285 Liter Volumen verfügbar.

sich ihren Kopf kaum stoßen können.

Der Kofferraum wird von je einer Leuchte links und rechts ausgeleuchtet. Der Kofferraumboden ist bei umgeklappter Rücksitzlehne weitgehend eben, es ergibt sich nur ein Spalt im Bereich des Lehnengelenks. Die Ladekante liegt 64 Zentimeter über der Straße und damit recht niedrig. Auch innen ist die Stufe nur gemessene 6,5 Zentimeter hoch.

entnehmbar ist und so auch außerhalb des Autos Ski oder Snowboards schützt.

⊖ Bis auf die dreigeteilte Rückbank und die Gepäcknetze kostet alles vorher genannte Aufpreis.

2,3 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 - 22 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 wurde, 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 der Ausprobierphase getrost der Automatik überlassen kann.

Der Touchscreen in der Mittelkonsole ist üppig dimensioniert und mit einer Annäherungssensoren 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 funktionsell, die Individualisierungsmöglichkeiten der Anzeigen sehr hoch.

0,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Multimediabereich ist der Panamera sehr gut aufgestellt, vor allem bringt er die meisten Funktionen 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 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 deutlich über zwei Meter große Personen genügen. Die subjektive Raumwahrnehmung fällt nur

zufriedenstellend aus, einengend wirken die hohen Karosseriefanken, die schmalen Fensterflächen, der voluminöse Mitteltunnel sowie der dunkle Dachhimmel des Testwagens.

3,2 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen ist man gut "eingebaut". Der Platz reicht für etwa 1,85 m große Menschen. Für diese Messung sind die Vordersitze wie üblich für 1,85 m Körpergröße eingestellt. Die Innenbreite geht in Ordnung. 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 1,85 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

⊕ Außer beim Basismodell bringt der Panamera Sport Turismo 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. Grundsätzlich ist der Panamera aber eher straff abgestimmt, wie man es von dieser Marke erwartet. Innerorts ergibt sich dennoch 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, wenngleich 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 Geschwindigkeitshügeln, 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 elektrisch verstellbare Sitze mit (mit integrierten Kopfstützen), die vorne u.a. in Höhe und Neigung eingestellt werden können. Optional sind noch mehr Einstellmöglichkeiten

erhältlich, wie etwa auch die Justierung von Sitzwangenbreiten und Länge der Beinauflage oder eine 4-Wege-Lordosenstützen. Die im Testwagen verbauten optionalen Sitze bieten einen sehr guten Halt und lassen

sich unterschiedlichen Staturen einwandfrei anpassen. 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.

2,6 Innengeräusch

⊕ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h liegt bei 66,5 dB(A). Ein recht guter Wert, tatsächlich halten sich auch subjektiv die Windgeräusche zurück. Dominanter sind da schon die sechs Zylinder unter der Motorhaube, die einen brummigen bis aggressiven Sound erzeugen. Insgesamt ein dem Modell angemessener akustischer Auftritt.

1,3 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, sie verstellen den Luftstrom auf Knopfdruck oder von der

1,1 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

⊕ Porsche versteht sich aller SUVs und Limousinen zum Trotz immer noch als Sportwagenhersteller - dementsprechend potent muss auch der Antrieb in einem Auto aus Zuffenhausen sein. Der Einstieg in die Welt des Panamera Sport Turismo beginnt mit einem V6-Turbobenziner und 330 PS und endet bei einem V8-Biturbo mit 550 PS. Diese beiden Motoren gibt es auch in Elektrohybrid-Varianten, die noch einige PS obendrauf legen. Der getestete Panamera 4S Sport Turismo stellt die mittlere Motorisierung dar, ausschließlich befeuert von einem 2,9 Liter großen V6-Biturbo mit 440 PS von 5.650 bis 6.600 Umdrehungen. Das maximale Drehmoment von

1,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Sechszylinder in V-Anordnung läuft durchaus kultiviert, erreicht aber nicht ganz die Geschmeidigkeit eines Reihensechszylinders. Andererseits gehören ganz

Dann fällt aber der mittige Notsitz einem zusätzlichen Ablagefach zum Opfer.

⊖ Die 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.

⊖ An sich hält sich das Auto mit Fahrgeräuschen zurück, auf Kopfsteinpflaster oder harten Fahrbahnkanten aber wummert die Karosserie deutlich und schmälert so den Komforteindruck.

Klimaautomatik gesteuert. Eine Standheizung ist gegen Aufpreis erhältlich, die Sitzheizung vorn ist dagegen beim 4S serienmäßig. Hinten kostet sie Extra, wie auch die Sitzbelüftungsfunktion für alle vier äußeren Plätze. Gegen Aufpreis kann man auch getönte Scheiben hinten sowie Rollos für den Fond ordern. Es gibt überdies neben Sitzheizung und Sitzlüftung auch eine Massagefunktion für die vorderen und hinteren Sitzlehnen - teils gegen Aufpreis.

stattlichen 550 Nm steht über den weiten Bereich von 1.750 bis 5.500 Umdrehungen zur Verfügung. Beeindruckend: Schon bei 1.000 Umdrehungen stehen 300 Nm zu Verfügung.

Der direkt einspritzende Fremdzündungsmotor wuchtet den Fünfmeter-Porsche in 4,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 286 km/h angegeben. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h braucht der Testwagen nur 2,7 Sekunden. Der kurze Sprint von 15 auf 30 km/h (interessant für das Einfädeln in den fließenden Verkehr) ist in unter einer Sekunde erledigt.

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 Benzinmotor 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.

Auch das Ansprechverhalten ist hervorragend, für einen Turbomotor reagiert der V6 herausragend spontan auf Gasbefehle.

1,1 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 des Kombis. 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 sehr niedrigen 1.850 Umdrehungen. Das hilft zwar beim Spritsparen, hat aber auch größere Drehzahlsprünge zur Folge - die den elastischen Motor aber vor keinerlei Probleme stellen.

1,3 FAHREIGENSCHAFTEN

1,2 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. Insbesondere mit der optionalen aktiven Stabilisatorregelung des Testwagens treten kaum Wank- oder Nickbewegungen auf, selbst bei forciertem Fahrweise. Jeder Panamera Sport Turismo ist allradgetrieben, Traktionsprobleme kennt der Wagen nicht.

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.

1,2 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 kurviger Strecken. Die Lenkung ist insgesamt direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind nur zweieinhalb Umdrehungen erforderlich.

1,5 Bremse

⊕ Mit der serienmäßigen Bremsanlage samt Stahlbremscheiben erzielte der Panamera 4 e-hybrid im ADAC Autotest einen hervorragenden Bremsweg von 33,4 Metern aus 100 km/h. Der diesmal getestete Sport Turismo rollt auf exakt der gleichen Bereifung, ist aber mit der sündhaft teuren Keramikbremsanlage ausgerüstet. Diese

an den gelben Bremsätteln erkennbare Anlage legt noch eine Schippe drauf: 32,4 Meter beträgt der Bremsweg im Mittel aus 10 Bremsungen. Fading kennt diese Anlage nur vom Hörensagen, die Dosierbarkeit und Rückmeldung über das Bremspedal setzt Standards.

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.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen
























Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 Meter Größe guten Schutz, die hinteren aber nur für Leute bis 1,75 Meter.

⊕ 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. Ein automatisches Notrufsystem ("e-call") ist Serie.

2,4 Kindersicherheit

⊕ Einen ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es nicht. Auf dem Beifahrersitz dürfen Kindersitze montiert werden, auch rückwärtsgerichtete bei Abschaltung des Beifahrerairbag. 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). 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 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

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 mit Personen vermeiden oder die Schwere des Aufpralls reduzieren. Auch ein Nachtsicht-Assistent ist gegen Mehrpreis erhältlich, dieser steigert im Dunkeln die Sicherheit zusätzlich.

3,8 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO2

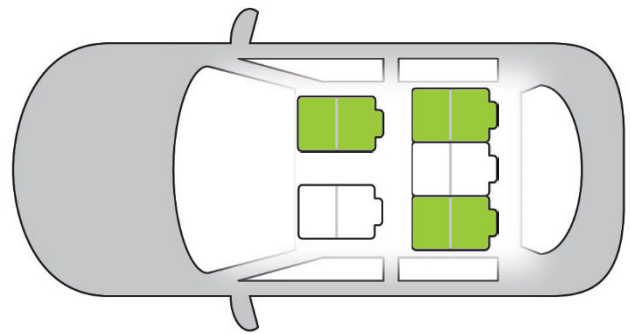
⊖ Das Verbrauchskapitel ist nicht das liebste des Porsche-Fahrers - obwohl der Testverbrauch von 9,4 Litern Super Plus auf 100 Kilometer angesichts der Leistung und des massigen Fahrzeugs gar nicht so sehr nach oben ausschlägt, im Endeffekt geht der Porsche-Motor recht effizient mit dem teuren Super Plus um. Verbunden mit dem Verbrauch ist ein CO2-Ausstoß von 257 g/km, dafür gibt es keinen der 60 erreichbaren Punkte in diesem EcoTest-Kapitel. Die Verbräuche im Einzelnen: 10,3 Liter in der Stadt, 8,2 über Land und 10,5 Liter auf 100 Kilometer auf der Autobahn.

2,0 Schadstoffe

Unter den Schadstoffgruppen fallen nur der Partikel- und CO-Ausstoß als leicht erhöht auf, dies auch nur im Autobahnzyklus des EcoTest mit hohem Vollgasanteil. Von den maximal 50 bleiben so noch 40 Punkte im Bereich Schadstoffe übrig, auch wenn alle anderen Schadstoffgruppen

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)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	10,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	8,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	9,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

unauffällig sind. Da der Panamera-Testwagen im Verbrauchskapitel keinen einzigen Punkt ergattern konnte, bleibt es auch insgesamt bei diesen 40 Zählern - das reicht am Ende für zwei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

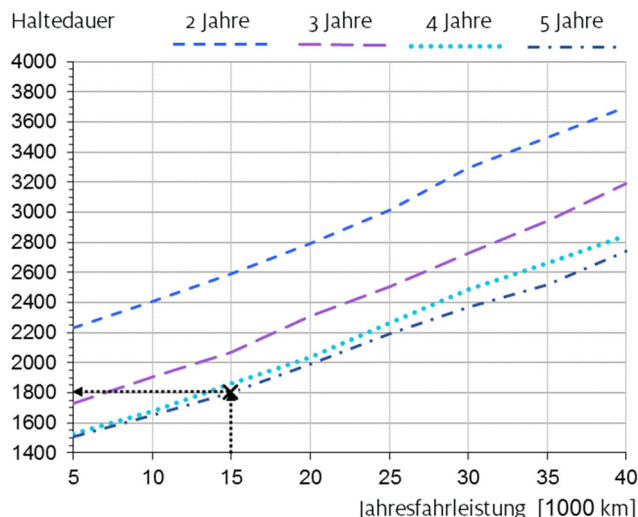
5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

☹ Porsche fahren war schon immer ein teures Vergnügen, das man sich leisten können muss. Da macht der Panamera keine Ausnahme. Schon der Grundpreis liegt bei gut 120.000 Euro. Hinzu kommen erhebliche Kosten für die Extras - der Testwagen kostet genau 174.987,40 Euro, immerhin inklusive Mehrwertsteuer. Die üblichen Unterhaltskosten fallen ebenfalls hoch aus; die Steuer beträgt 242 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen sind in den Kaskoklassen am oberen Ende der Skala. Mit dem reinen Kauf eines Porsche ist es also nicht getan, auch den Unterhalt sollte man sehr genau einkalkulieren.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1801 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	4 PDK	4S PDK	4 E-Hybrid PDK	Turbo PDK	Turbo S E-Hybrid PDK
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2995	6/2894	6/2894	8/3996	8/3996
Leistung [kW (PS)]	243 (330)	324 (440)	340 (462)	404 (550)	500 (680)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	450/1340	550/1750	700/1100	770/1960	850/1400
0-100 km/h [s]	5,5	4,4	4,6	3,8	3,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	259	286	275	304	310
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,8 SP	8,2 SP	2,5 S	9,4 SP	3,0 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	178	187	56	215	69
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/29/30	20/29/30	20/29/30	20/31/30	20/31/30
Steuer pro Jahr [Euro]	226	242	58	320	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1567	1801	1626	2240	2366
Preis [Euro]	97.557	120.048	112.075	158.604	188.592

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 Ottomotor (V-Motor), Bi-Turbo, Euro 6b, geregelt	
Hubraum	2.894 ccm
Leistung	324 kW/440 PS bei 5.650 1/min
Maximales Drehmoment	550 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	286 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,4 s
Verbrauch pro 100 km	8,2 l
CO ₂ -Ausstoß	187 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,39 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	265/40 ZR19/295/45 ZR19
Länge/Breite/Höhe	5.049/1.937/1.428 mm
Leergewicht/Zuladung	1.990/625 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/1.390 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.200 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	75 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Leipzig

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.850 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,4 m
Reifengröße Testwagen	275/35 ZR21 103Y/315/30 ZR21 105Y
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti Sport Contact 5P
Wendekreis links/rechts	11,6/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	9,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	10,3/8,2/10,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	217 g/km (WTW* 257 g/km)
Reichweite	795 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.175 mm
Leergewicht/Zuladung	2.085/530 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/745/1.285 l

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

Betriebskosten	170 Euro	Werkstattkosten	173 Euro
Fixkosten	185 Euro	Wertverlust	1.273 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.801 Euro		
Steuer pro Jahr	242 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/29/30		
Basispreis Panamera Sport Turismo 4S PDK	120.048 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.01.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	174.984,40 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.093 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° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	2.011 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.380 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
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/488 Euro°
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)

2,3

AUTOKOSTEN

5,5

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

Stand: Mai 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.