



Nahezu gleiche Kofferräume – der Hybrid fasst wegen des Akkus lediglich einen Hauch weniger (u.)



Porsche Panamera Diesel

Motor/Hubraum in ccm:	Sechszyl.-Diesel/2.967
kW (PS) bei U/min:	184 (250) bei 3.800-4.400
Drehmoment bei U/min:	550 Nm bei 1.750-2.750
Getriebe:	8-Gang-Automatik
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	Euro 5/167 g/km
0-100 in Sek./V-max. in km/h:	6,8/242
EU-Verbrauch/Reichweite:	6,3 l/1.269 km (80 l)
Zuladung kg/Ladevolumen l:	620/445
Typklasse HP/VK/TK:	21/29/29
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	80%
Dieselanteil:	40%
Basispreis (netto):	67.380 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	1.747,63/0,69 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate

Zwei Versionen der Porsche Panamera-Baureihe verfolgen ein Ziel besonders eifrig: das Einsparen von Kraftstoff. Es handelt sich dabei freilich um den Diesel sowie die äußerst dynamische Hybrid-Variante. Dabei treffen zwei völlig unterschiedliche Charaktere aufeinander – welcher ist nun die bessere Wahl?

Wenn zwei

Eines sei bereits vorweggenommen: In diesem Vergleich kann von besser oder schlechter keine Rede sein. Charakter, Geschmack und freilich Geldbeutel entscheiden vielmehr darüber, ob man lieber zum Diesel oder Hybrid greift. Beide Viertürer liefern jedenfalls ein grünes Gewissen – wichtig vor allem, um dem Firmenimage einen positiv-umweltfreundlichen Anstrich zu verpassen, wenn es schon ein rasantes Produkt aus Zuffenhausen sein muss.

Mit dem Stichwort „rasant“ tritt auch schon der erste eklatante Unterschied in diesem Vergleich zutage. Während der Diesel mit seinen 250 Pferdchen angesichts grassierender Leistungs-inflation zwar gut im Futter steht, erfüllt der Hybrid mit 380 PS schon eher die formalen Anforderungen an einen ernstzunehmenden Sportwagen. Okay, der Begriff „Sportwagen“ ist ja immer relativ und klingt recht kompromisslos. Das ist beim Panamera anders: Hier fährt immer eine satte Portion Fahrkomfort mit, dieser Viertürer kann erstaunlich gut federn. Sogar besonders schlechte Straßen entschärft der kommode Hecktriebler, um zum gefragten Langstrecken-Begleiter zu avancieren. Das gilt natürlich für sämtliche Motorversionen der Palette. Wer Benzin im Blut hat, sich aber dennoch nicht allzu sehr verausgaben möchte beim Thema Spritbudget, könnte mit dem Hybrid S den passenden fahrbaren Untersatz gefunden haben. Der sahnig laufende Kompressor-V6 ist zweifellos ein Leckerbissen der Ingenieurkunst. Und da beim Hybrid jener Sechszylinder den Haupt-Antriebsanteil stellt, dürfen die Insassen einen kleinen Ohrenschaus erwarten. Kehlrig, aber laufruhig dreht der High-Tech-Otto gen Begrenzer und entwickelt dabei gehörig Dampf.

Beim Durchbeschleunigen hat er die Hosen an und verweist den mit 47 PS zwar nicht unerheblichen Elektromotor klar auf den zweiten Platz. In diesen Sphären kann das leise E-Triebwerk



Viel Platz und edle Materialien kann sich der Panamera nicht verkneifen – völlig unabhängig von der Motorisierung



eben nur der unterstützende Partner im Hybrid-Antriebsstrang sein. Binnen drahtigen sechs Sekunden bringt das potente System den Zweitonner auf 100 km/h, entsprechend kräftig wird die menschliche Fracht in das straffe Gestühl gepresst. Und der Selbstzünder? Auch hier haben die Kollegen aus dem Akustikdesign ganz schön gefeilt, bis der ebenfalls sechs Töpfe und drei Liter messende Direkteinspritzer angemessene Töne von sich gibt. Gattungstypisch mutet der 250 PS-Brocken schon an, allerdings kommt es auf den jeweiligen Lastzustand an. Wer beim Anfahren genau hinhorcht, wird ihn als Diesel identifizieren, klarer Fall.



das Gleiche tun



Starke Zwillinge: Nur anhand von Auspuff und Schriftzug lassen sich die Motorversionen auseinanderhalten



In der Teillast entweicht der eine oder andere sonore Soundfetzen aus Richtung Bug, das grenzt tatsächlich an sportliche Attitüde. Nur keine Ironie, der sparsamste Porsche aller Zeiten ist ein flinker Geselle, wenngleich er nicht an die Performance des Hybriden heranreicht. Untenrum steht er mit 6,8 Sekunden für den Standard-Sprint noch richtig gut im Futter, erst wenn sich die Luft dem breiten Viertüren-Coupé in den Weg stellt, geht es langsamer die Speed-Leiter hinauf. Aber die 250er-Grenze ist zumindest per Tacho zu knacken, wenn das Papier auch bei 242 km/h den Schlussstrich zieht. Dann ist auch kein Klangcheck mehr nötig, denn schon ab Richtge-

windigkeit stellen beide Ausführungen ihre Maschinengeräusche hinten an und lassen dem Rauschen des Windes den Vortritt.

Überaus kommod reist man hie wie da; besonders der Fond ist nicht zu verachten, obschon der Panamera eher zu den fahraktiven Offerten gehört. Aber warum nicht mal hinten platznehmen? Zumal gar die Basisversionen stets mit Einzelsitzen auftrumpfen und eine feine, je nach Linie holzgetäfelte Mittelkonsole bieten, deren eingebaute Box hinter den geschmeidig wegklappenden Flügeln so einigen Kleinkram aufnimmt. Schimmert da etwa ein Hauch von Praxistauglichkeit durch? Gut, mit 445 Liter Kofferraumvolumen kann man sich arrangieren, sofern das Format der Gepäckstücke stimmt – daran könnte ein erfolgreiches Verstauen der Fracht schon eher scheitern. Jetzt noch durch die Bedeutungen der unzähligen Knöpfchen steigen, dann macht dieser Porsche Spaß – wobei die Bedienung recht intuitiv gelingt.

Darüber hinaus glänzt der Schwabe mit ausgezeichneter Verarbeitungsqualität – so erwartet es der Interessent. Bleibt – und das ist hier besonders spannend – der Preiskomplex: Mit 67.380 Euro netto ist der Diesel gut geeignet für Budget-Spezialisten samt grünem Herz – wenn auch auf besonders hohem Niveau. Der Hybrid S entstammt ohne Zweifel einer höheren Kategorie (89.231 Euro) und richtet sich offenbar an kaufkräftige Klientel mit wenig Hang zur Sparsamkeit, aber einem ebenso grünem Herz. Die bessere Serienausstattung des Hybriden (beispielsweise Sitzheizung und Xenonlicht) relativiert den Aufpreis allerdings wieder. Bluetooth-Freisprecheinrichtung (550 Euro) und Navigationssystem (2.640 Euro) gehören zu den absoluten Pflichtübungen in diesem luxuriösen Segment.



Bis auf den Schriftzug treten die beiden Viertürer identisch auf (o.)

Viel Beinfreiheit im Fond macht das Reisen im Panamera zum Vergnügen (ganz o.re.)

Auf dem großen Farbmonitor lässt sich stets einsehen, welches Triebwerk gerade in welcher Weise werkelt (re.Mitte)

Porsche Panamera S Hybrid

Motor/Hubraum in ccm:	Sechszyl.-Benziner/2.995
kW (PS) bei U/min:	245 (333) bei 5.500-6.500
Drehmoment bei U/min:	440 Nm bei 3.000-5.250
E-Motor kW:	34
Drehmoment:	300 Nm
Systemleistung: kW (PS)	279 (380)
Systemdrehmoment:	580 Nm
Getriebe:	Achtstufen-Automatik
Schadstoffklasse/CO ₂ -Ausstoß:	Euro 5/159 g/km
0-100 in Sek./V-max. in km/h:	6,0/270
EU-Verbrauch/Reichweite:	6,8 l/1.176 km (80 l)
Zuladung kg/Ladevolumen l:	505/337-1.155
Typklasse HP/VK/TK:	21/29/29
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	k. A.
Dieselanteil:	0%
Basispreis (netto):	89.231 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	2.159,92/0,86 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate