

Premiere Porsche Panamera: Allrad für alle

Von Axel F. Busse

Wenn der neue Porsche Panamera im November in die europäischen Märkte startet, wird eine Vokabel den Charakter des Viertürers bestimmen: „Mehr“. Das versprach Vorstandschef Oliver Blume gestern Abend bei der statischen Weltpremiere in Berlin.

Mehr Leistung und mehr Luxus – das war erwartet worden, aber mehr als eine Hybrid-Version und mehr als eine Karosserieform verblüfften dann doch den einen oder anderen unter den rund 300 internationalen Gästen. Außerdem darf man dem Sportwagenhersteller mehr Bescheidenheit zugute halten. War 2009 zur Vorstellung der ersten Generation noch ein Wagen per Fahrstuhl fast 500 Meter hoch in einen Shanghaier Wolkenkratzer bugsiert worden, vollzog sich die Premiere der zweiten Generation jetzt zu ebener Erde in der deutschen Hauptstadt.

Bodenhaftung kann der Viersitzer gut gebrauchen, denn zunächst kommen drei Motorversionen auf den Markt, von denen keine weniger als 400 PS hat. Spitzenmodell ist der V8-Turbo mit 404 kW / 550 PS, der V6-Benziner hat 324 kW / 440 PS und der Diesel wird ebenfalls ein V8-Motor sein, der 310 kW / 422 PS leistet. Es gibt auch mehr angetriebene Räder, Allrad wird zum Standard. In der komplett neu gezeichneten Karosserie ist eine ebenfalls neue Innenarchitektur anzutreffen, mehr Bildschirme, mehr Gradlinigkeit und mehr Verzicht auf Tasten, Knöpfe und Schalter kennzeichnen das Cockpit. Der zentrale Drehzahlmesser wurde nicht angetastet, doch er wird künftig von zwei Bildschirmen eingerahmt, die programmierbare Inhalte darstellen.

„Die Kraft der Gegensätze“ und ihre Vereinigung sei es, so Oliver Blume, was den Panamera ausmache. Man habe die Limousine zwar nicht erfunden, so der Vorstandsvorsitzende weiter, „aber wir haben daraus einen Porsche gemacht“ und damit „das Segment der sportlichen Luxuslimousine erschlossen“. Der neue Panamera bekommt auch mehr Aluminium. Das Leichtmetall ist der zentrale Baustoff der Karosserie, im Werk Leipzig wurden dafür rund 500 Millionen Euro in eine neue Fertigung

investiert und 600 Mitarbeiter zusätzlich eingestellt. Neue Systeme für Fahrassistenten, Sicherheit, Luftfederung und zum Beispiel eine Hinterachslenkung vergrößern zwar die Substanz des Fünf-Meter-Kreuzers, dennoch gelang es, rund 70 Kilogramm an Gewicht einzusparen.

Das Maß der Sportlichkeit wird bei Porsche traditionsgemäß in Rundenzeiten für die Nürburgring-Nordschleife angegeben. Sieben Minuten und 38 Sekunden ist die Marke, die der neue Panamera setzt. Die Elektrifizierung der Baureihe wird Plug-In-Hybride in zwei Leistungsstufen vorsehen, eine davon ist deutlich sportlich positioniert. Über die Markteinführung dieser Varianten machte Blume noch keine Angaben. Noch geheimnisvoller ist die Version eines Panameras Kombi, der bislang mal Shooting Brake, mal als Sport Turismo durch die Fachpresse geistert. „Wir arbeiten an so einem Auto“, bestätigte Blume in kleinem Kreis, „aber ich sage Ihnen nicht, wann es kommt“.

Auch wenn die erste Generation mit rund 150 000 weltweit verkauften Exemplaren einen so nicht erwarteten Erfolg darstellte, war sie nicht frei von Kritik. Dem runden, wuchtigen Heck fehlte es an der Eleganz, ohne die eine Luxuslimousine nicht auskommt. Chefdesigner Michael Mauer sprach denn auch ganz unverblümt davon, man habe bei der Gestaltung des Nachfolgers „Schwächen ausräumen“ wollen, wobei das Styling der Seitenansicht des Fahrzeugs „die größte Herausforderung“ gewesen sei. Mauer und sein Team haben sie erkennbar gemeistert, denn die hintere Hälfte des neuen Panameras orientiert sich an der Markenkönigin 911, wo einem sich verjüngenden Greenhouse klar konturierte Schultern und muskulöse Radhäuser zur Seite stehen. Die Grafik der Heckleuchten ist eher zierlich und erinnert ebenfalls an den Klassiker aus Zuffenhausen.

Ein markantes Teil des ersten Panamera-Hecks hat es dennoch in die Zukunft geschafft. Der Turbo wird wieder einen faltbaren Spoiler haben, der auf Knopfdruck ausfährt. Allerdings ist seine Fläche gewachsen, wodurch er mehr Anpressdruck für die Hinterachse generiert. Noch nicht bekannt sind die Preise, weshalb die Kunden noch nicht erfahren, wie viel mehr sie bezahlen sollen. Von der Idee, dass die Einstiegsversion unter 100 000 Euro zu haben sein werde, sollten sie sich aber besser gleich verabschieden. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



Porsche-Vorstandschef Oliver Blume mit den siegreichen Le-Mans-Piloten Marc Lieb, Romain Dumas und Neel Jani bei der Panamera-Weltpremiere in Berlin.



Porsche Panamera 4S.



Porsche Panamera 4S.



Porsche Panamera 4S.



Porsche Panamera 4S.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera 4S Diesel.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera Turbo.



Porsche Panamera 4S Diesel.



Porsche Panamera.
