
Vorstellung Porsche Panamera: Vorsprung nochmals ausgebaut

Von Matthias Knödler

Die Idee einer Porsche-Limousine hatte es schon lange gegeben, doch den Ausschlag gab der frühere Porsche-Chef Wendelin Wiedeking: Mit dem im April 2009 in Shanghai lancierten Panamera, einer viertürigen Oberklasse-Limousine, wollte er an den durchschlagenden Erfolg des Geländewagens Cayenne anknüpfen. Und dass er damit nicht ganz danebenlag, das dokumentiert die heute vorgestellte dritte Auflage. Nächstes Jahr wird sie auf den Markt kommen. Und wir durften das Auto nicht nur ungetarnt betrachten, sondern auch erste Fahreindrücke sammeln.

Bei der Entwicklung ist Porsche in vielen Punkten evolutionär vorgegangen. Das gilt schon für die Form: Es bleibt bei einer eleganten Fließheck-Limousine, mit etwas schärfer konturierter Seitenverglasung, rahmenloser Hecktüre und einer trotz großer V6- und V8-Motoren besonders flachen Frontpartie. Die Kotflügel überragen die Haube. Gimmicks gibt es auch, zum Beispiel die Felgen mit Zentralverschluss. Damit lassen sich beim Reifenwechsel wertvolle Sekunden herausholen...

Turbomotoren haben alle Panamera, aber nur die teuersten dürfen auch das magische Signet „Turbo“ tragen. Sie zeichnen sich durch eigenständige Designelemente aus, die man auch gegen gutes Geld bei den Sechszylindern nicht bekommen kann, beispielsweise ein monochrom gestaltetes Wappen oder den vom Vorgängermodell bekannten, zweiteilig ausfahrenden Heckspoiler.

Das Interieur wurde komplett neugestaltet und ähnelt jetzt dem gelifteten Cayenne. Die Mittelkonsole wirkt futuristisch, das Ensemble mit dem in die Armaturentafel versenkten Fahrerbildschirm wirkt allerdings weniger hochwertig als bisher. Der Beifahrer kann sich gegen Aufpreis mit einem eigenen Bildschirm beschäftigen. Neue Dekore und Akzente komplettieren die Fahrgastzelle, die übrigens auch hinten viel Platz bietet – schon mit dem normalen Radstand.

Aus den Motoren hat Porsche ein Maximum an Effizienz und Leistung herausgeholt. Der 4,0-Liter-V8 arbeitet mit deutlich höheren Einspritzdrücken, der Zylinderkopf ist mit großen Luftkanälen für kommende Vorschriften gerüstet und für Sekundäreinspritzung vorbereitet. Die Mess-Sensorik arbeitet nochmals exakter.

Auch der in seinen Grundzügen mit jenem des 911 baugleiche, jedoch hier mit einem E-Motor ausgerüstete Doppelkupplungs-Automat von ZF wurde weiterentwickelt, der Ölvorrat vergrößert. Die Plug-in-Hybride sollen bis zu 90 Kilometer weit elektrisch fahren können – bei verhaltener Fahrweise.

Neben dem Antrieb haben sich die Entwickler auch das Fahrwerk gründlich vorgenommen. Das Zweikammer-Luftfeder-Fahrwerk mit Zweiventil-Dämpfern bietet jetzt eine deutlich größere Spreizung der Charakteristika; Porsche spricht von einer „neuen Dimension“. Ziel war nicht die vollständige Entkopplung, sondern präzise Rückmeldung an den Fahrer bei gleichzeitig hohem Komfort. Das Fahrwerk kann bis zu drei Zentimeter abgesenkt werden und hebt sich andererseits beim Einsteigen um 5,5 Zentimeter an.

Wie gut das neue Fahrwerk funktioniert, konnten wir selbst erleben: Das Standard-Luftfahrwerk (Adaptiv Air Suspension) hat seinen Wirkungsbereich in alle Richtungen verbessert, aber das Porsche-Active-Ride-Fahrwerk mit Einkammer-Dämpfern deckt nochmals deutlich umfassender alle Dämpfungssituationen ab. Erstaunlich, wie Porsche den Vorsprung des Panamera, schon bisher die fahraktivste Limousine der Oberklasse, nochmals spürbar ausgebaut hat.

Auf holpriger Landstraße im Hinterland von Leipzig, wo der Panamera auch künftig vom Band laufen wird, konnte man beim direkten Hinterherfahren hinter einem

Vorgängermodell deutlich sehen, wie stark die Vertikalbewegungen reduziert wurden. Die Dämpfer regulieren so schnell, dass kein Wankstabilisator benötigt wird.

Zum Marktstart gibt es drei Varianten: Das Panamera-Einstiegsmodell mit Hinterradantrieb, 2,9-Liter-V6-Turbo und 260 kW/353 PS (0-100 km/h in 5,3 s, Vmax 272 km/h, EUR 107.800,-), den gleich starken Panamera 4 mit Allradantrieb (0-100 km/h in 5,0 s, Vmax 272 km/h, EUR 111.900,-) sowie den Panamera Turbo E-Hybrid mit 4,0-Liter-V8 und einer Systemleistung von 500 kW/680 PS (0-100 km/h in 3,2 s, Vmax 315 km/h, EUR 192.500,-). Weitere Varianten sollen hinzukommen.

Es gibt den neuen Panamera als Vier- oder Fünfsitzer, eine Langversion wird nachgereicht, der Sport Turismo entfällt indessen ersatzlos. Die Auslieferungen beginnen im Frühjahr. (aum)

Bilder zum Artikel



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler



Porsche Panamera.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Knödler
