

Gran Turismo

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

18/01/2019 1977 stürmte der Porsche 928 auf den Markt. Ein Gran Turismo, dessen Design aus der Zukunft kam und dennoch zeitlos ist. Der Reisesportwagen einer vergangenen Epoche hat seine DNA an den Panamera weitergereicht. Insbesondere an den Panamera Turbo. Unterwegs mit Seelenverwandten.

Dieser 928 sieht so aus, wie die 70er aussahen. Gold mit Braun. Er erinnert an John Travolta und „Saturday Night Fever". Die Bee Gees im Kassetten-Radio, „Stayin' Alive" im Kopf. 1977 wird die Baureihe am Lac Leman in Genf vorgestellt. Weltpremiere eines neuen Gran Turismo. Ein Design aus der Zukunft. Geschaffen von Wolfgang Möbius. Mindestens 55.000 Mark teuer. Jemand vom NDR hat wenig später das Geld und den Mut, das Raumschiff zu kaufen. 1979 bekommt er den 928, fährt ihn kurz, verkauft ihn schnell. Weshalb auch immer. Zweiter Eigentümer wird ein junger Unternehmer aus Oldenburg. Das Auto seines Lebens. Es bewegt ihn durch alle Zeiten. Noch immer. Der junge Mann ist längst ein älterer Herr und das Auto der Zukunft ein Oldtimer der Gegenwart. Doch alt wirken beide nicht. Im Herbst 2017 überlässt uns der alte junge Mann sein altes junges Auto, um es mit dem

Porsche Gran Turismo der Neuzeit zu vergleichen: dem Panamera.

40 Jahre sind vergangen, seitdem Porsche auf dem Genfer Automobilsalon in einer Weltpremiere den 928 enthüllte. Das erste Modell des Sportwagenherstellers mit einem Achtzylindermotor. Eine Revolution. Wäre er damals direkt als komfortablere, geräumigere Alternative zum 911 positioniert worden und nicht als dessen Nachfolger – die Welt hätte in ihm sofort die geniale Neuerfindung des großen Reisewagens erkannt. Es kam anders. Doch in den oft beschriebenen Kampf zwischen 911 und 928 wollen wir hier nicht einsteigen. Die Geschichte ist erzählt. Heute indes wird klar, was zur aktiven Zeit des 928 keineswegs jedem bewusst war: Sein Design, das unter der Regie von Anatole Lapine entstand, ist zeitlos. Geadelt wurde es unter anderem dadurch, dass kein Geringerer als Steve Jobs einen 928 fuhr. Vielleicht würde er heute wieder Porsche fahren. Den Panamera – einen modernen Gran Turismo. In seelenverwandter Linie mit dem 928 verbunden. Beide Porsche – der 928 in allen Versionen und der Panamera als Turbo – werden von einem V8 befeuert. Zwei Gran Turismo, zwei Epochen, eine DNA. Sie hätten den Panamera auch 928 nennen können.

Ein Traum mit minimaler Patina

Unser 928. Der Mann vom NDR orderte die Dreigang-Automatik, ein Stahlschiebedach und elektrisch einstellbare Sitze. Anders als viele frühe 928, hat der 79er noch heute keine Risse in den Armaturen. Ein Traum mit minimaler Patina. Sein Herz ist der 4,5-Liter-V8 mit 240 PS. Theoretische Eckwerte: 7,8 Sekunden für den klassischen Sprint und 225 km/h Höchstgeschwindigkeit. Der Motor auf der Vorder- und das Getriebe an der Hinterachse – Transaxle genannt – sorgen für eine optimale Gewichtsverteilung von nahezu 50/50. Wegweisend ist die Weissach-Hinterachse. Die Kotflügel sowie Türen und Motorhaube sind aus Alu gefertigt.

Unser Panamera. Die zweite Generation der Sportlimousine schlägt stilistisch eine Brücke zum 911, doch die lange Motorhaube und das runde Heck verleugnen den 928 keineswegs. Alle Panamera bieten eine geballte Ladung Hightech: Der Turbo hat Allradantrieb, Dreikammer- Luftfederung und eine elektromechanische Wankstabilisierung an Bord. Der 928 schrieb ja mit seiner mitlenkenden Weissach-Hinterachse Geschichte; im Fall des neuen Panamera ist es optional eine echte Hinterachslenkung als Pendant der Moderne. Sie verkürzt virtuell den Radstand und macht das Porsche- Schiff gefühlt so handlich wie einen 911. Der Hammer ist allerdings der Vierliter-V8 mit zwei Turboladern, die gemeinsam für 550 PS und 306 km/h sorgen. In nur 3,6 Sekunden ist die Fuhre auf 100 km/h – schneller als einst der 996 Turbo S.

Zurück zum 928. Seine Eigenständigkeit beginnt mit dem Zündschloss auf der rechten Seite des komplett in der Höhe einstellbaren Cockpits. Man fällt in Sportsitze im „Raumschiff-Enterprise"-Stil. Links vom Sitz der Handbremshebel. Auf der anderen Seite dominiert der Automatikwählhebel die Mittelkonsole. Das Platzgefühl vorn ist genial – man kann das linke Bein neben dem Bremspedal fast vollständig ausstrecken. Kurios die Sonnenblenden hinten, angeschlagen ungefähr dort, wo die Heckklappe ihre Scharniere hat. Sie verhindern, dass die Sonne den Fond zur Microwelle macht.

Wie eine vollbesetzte Passagiermaschine

Zündung an. Der 928 lebt; unüberhörbare mechanische Geräusche des Antriebs sind das Zeichen. Langsam atmet er durch, nimmt Fahrt auf. Man zieht den Wählhebel der Automatik durch die Kulisse wie die Schubregler einer Boeing. Mit rund 1,5 Tonnen Leergewicht wirkt der Porsche beim Beschleunigen in der Tat wie eine vollbesetzte Passagiermaschine, die dann doch irre schnell beschleunigt, sobald ein bestimmter Punkt beim Start überschritten ist. Genau wie auf dem Rollfeld wird die Maschine immer schneller, giert nach vorn, um irgendwann auf der Autobahn die Reisegeschwindigkeit zu erreichen und stoisch ruhig dem Asphaltband zu folgen. Zumindest, wenn moderne Reifen aufgezogen sind.

Optisch wirkt er heute zeitlos wie ein Lounge Chair von Charles und Ray Eames. Schlicht und perfekt. Wer den 928 übrigens als schmucklos empfindet, hat gar nicht so unrecht. Möbius und Lapine vermieden es bewusst, extreme und aufregende Stilelemente zu verwenden. Im Vordergrund standen aerodynamische und sicherheitsrelevante Überlegungen; form follows function in Reinkultur. So entstand eines der modernsten Autos der späten 70er Jahre. Und doch blieb der immer teure 928 zeitlebens ein Exot. Tatsächlich erfüllte der große Transaxle- Porsche in keiner Generation die Verkaufserwartungen. Anfangs rechnete man mit 8.000 Stück pro Jahr – es wurden im besten Verkaufsjahr (1987) rund 5.400 Exemplare. Dennoch war der Porsche 928 in seiner Preis- und Leistungsklasse mit mehr als 62.000 Fahrzeugen einer der weltweit meistgekauften Sportwagen.

Und der Panamera? Ein Erfolgsmodell von Beginn an. 163.500 Exemplare wurden allein von der ersten Generation verkauft. Er ist zusammen mit dem neuen Cayenne das am weitesten digitalisierte, automatisierte und vernetzte Auto der Marke. Viel wichtiger aber ist die Tatsache, dass er eine Art viertüriger 928 ist. Ein Gran Turismo, wie ihn Porsche auf Basis des 928 und 911 oftmals angedacht hatte und doch erst mit dem Panamera realisieren konnte. 40 Jahre nach dem ersten 928 haben sich durch den Panamera die Parameter der Produktpalette vollkommen verschoben. Und dadurch ergeben sich neue Freiräume. In den 70er, 80er und 90er Jahren hätte Porsche durch einen viertürigen 928 bereits BMW, Mercedes und später auch Audi im Segment der Luxuslimousinen attackieren können. Der zweitürige 928 konnte dieser Rolle nie gerecht werden. Jetzt aber gibt es mit dem Panamera eine Art viertürigen 928. Er attackiert erfolgreich die Luxuslimousinen. Gleichzeitig schuf Porsche damit eine technische Basis, um den Traum vom großen, zweitürigen Gran Turismo aufleben zu lassen – einen 928 der Moderne, der nicht mehr einen 911 ersetzen und gegen Limousinen kämpfen müsste. Ein 928, der als echter Gran Turismo unter den Sportwagen eine progressiv dynamische Antwort auf das Mercedes-Benz S-Klasse Coupé, das BMW 6er Coupé und den Ferrari GTC4Lusso wäre. Eine zweitürige Version des Panamera mit der Design-DNA des 928. Motorisiert wie die aktuellen Versionen des Panamera E-Hybrid, 462 oder 680 PS stark, und doch temporär ein Zero Emission Vehicle. 400 PS würden auch reichen. Nur der Plug-in-Hybrid wäre bis zum ersten reinen Elektroantrieb Pflicht; den würde er dann vom Mission E adaptieren. Im fünften Jahrzehnt nach dem ersten 928 könnte dieser Porsche eine Stilikone vom Kaliber des 911 und der coolste Gran Turismo auf Erden werden.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/historie/porsche-gran-turismo-928-reisesportwagen-panamera-turbo-14799.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart