

10 Jahre Panamera: Sportwagen, Luxuslimousine, Hybridpionier

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

25/04/2019 Vor zehn Jahren ist Porsche in ein neues Marktsegment gestartet: Mit dem Panamera präsentierte der Sportwagenhersteller im April 2009 seinen ersten Gran Turismo.

Wie kein anderes Fahrzeug in der automobilen Luxusklasse kombiniert dieses Modell sportwagentypische Performance mit dem Luxus und der Variabilität einer Reiselimousine. Nachdem Porsche zu Beginn noch mit 20.000 Einheiten pro Jahr plante, hat der Panamera längst alle Erwartungen übertroffen: Es wurden bereits über 235.000 Exemplare ausgeliefert.

„Als Technologieträger für Innovationen, die später auf andere Modelle übertragen wurden, hat der Panamera die vergangenen zehn Jahre der Markenhistorie maßgeblich geprägt“, erklärt Michael Steiner, damals erster Baureihenleiter, heute Vorstand für Forschung und Entwicklung: „Mit seinen leistungsstarken Hybrid-Varianten zeichnet er sich heute vor allem als Wegbereiter für die

Elektromobilität bei Porsche aus." Die aktuelle, zweite Modellgeneration wird in drei verschiedenen Karosserievarianten komplett im Porsche-Werk Leipzig gefertigt. Leiter der Baureihe ist seit Mai 2018 Thomas Friemuth.

Erster viersitziger Porsche-Prototyp auf Basis des 356

Ein Porsche für vier – dieser Gedanke beschäftigt die Ingenieure bei Porsche im Laufe der über 70-jährigen Unternehmensgeschichte immer wieder. In den 1950er-Jahren entwickeln sie auf Basis des 356 einen komfortablen Viersitzer. Der Typ 530 hat einen verlängerten Radstand, vergrößerte Türen und ein angehobenes Dach im Fond. Es folgt unter anderem ein viertüriger Prototyp auf Basis des 911, und in den 1980er-Jahren werden verlängerte Varianten des 928 aufgebaut. Eine davon nutzt Ferry Porsche privat. 1988 unternimmt Porsche mit dem Typ 989 einen neuen Anlauf: Das viertürige Coupé bietet Raum für zwei vollwertige Sitzplätze im Fond. Den Antrieb übernimmt ein V8-Frontmotor.

Design-Elemente des 989 werden später im 911 der Generation 993 verwirklicht. Der 989 aber bleibt wie alle ähnlichen Konzepte vor ihm ein Prototyp. Aus wirtschaftlichen Erwägungen wird die Entwicklung Anfang 1992 eingestellt.

Mirage, Meteor und Phantom: Startschuss für den Panamera

Zu Beginn des neuen Jahrtausends führt Porsche Marktstudien durch, analysiert den Wettbewerb und beschließt die Entwicklung einer viertürigen Fließheck-Limousine. Der Schritt in die Luxusklasse geschieht nicht zuletzt auf Wunsch des damaligen Vorstandsvorsitzenden Wendelin Wiedeking. Im Lastenheft stehen außergewöhnliche Fahrdynamik, großzügige Platzverhältnisse und ein Porsche-typischer Auftritt. Michael Mauer, Leiter Style Porsche, erzählt: „Wir wollten einen viersitzigen Sportwagen mit schneller Dachlinie, großer Heckklappe und Fließheck bauen." Im Designprozess kristallisieren sich die drei Konzepte „Mirage", „Meteor" und „Phantom" heraus. Der muskulös wirkende Mirage kommt dem späteren Serienmodell am nächsten. Letztlich werden Elemente aller drei Varianten verwendet – und ein neuer Name gewählt: Panamera, inspiriert vom mexikanischen Langstreckenrennen „Carrera Panamericana".

Hoch hinaus in Shanghai: Weltpremiere im Aufzug

Der erste offizielle Auftritt des Panamera am 19. April 2009 ist spektakulär: Porsche hat Medien aus aller Welt zur Pressekonferenz in die 94. Etage des World Financial Center in Shanghai eingeladen. Mittels eines eigens angefertigten Schlittens wird der Panamera hochkant in einen Lastenaufzug manövriert. 60 Mitarbeiter brauchen dazu mehrere Stunden, der Aufzug für die Fahrt auf 400 Meter Höhe nur eine Minute.

Der erste Panamera – interne Bezeichnung G1 – setzt durch die breite Spreizung zwischen

Sportlichkeit und Komfort Maßstäbe in seiner Klasse. Und er steckt voller Innovationen: Erstmals wird ein Serienmodell der Luxusklasse mit Doppelkupplungsgetriebe und Start-Stopp-System angeboten. Das Topmodell Panamera Turbo führt zudem die Luftfederung mit schaltbarem Zusatzvolumen und den mehrdimensional ausfahrbaren Heckspoiler ein. Auch mit seinem neuen Anzeige- und Bedienkonzept gibt der Gran Turismo die Richtung für alle anderen Porsche-Baureihen vor.

Das Modellprogramm wächst rasch und nachhaltig: Die Motorenpalette deckt mit Benzin-, Diesel- und Hybridantrieben sowie mit Hinterrad- und Allradantrieb ein Leistungsspektrum von 250 bis 550 PS ab. Für die V6- und V8-Saugmotoren wird zunächst ein Sechsgang-Handschaltgetriebe angeboten. Die meisten Kunden entscheiden sich für das Siebengang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe PDK. Diesel- und Hybridantrieb gibt es in Verbindung mit einer Achtstufen-Wandlerautomatik.

Im Zuge der Modellpflege 2013 erscheint die Executive-Variante mit verlängertem Radstand – vor allem für die chinesischen Kunden. Die Motoren werden noch leistungsstärker und entwickeln nun bis zu 570 PS. Die Bedeutung des Panamera für Porsche ist enorm: Der Gran Turismo etabliert die Marke in einem neuen Marktsegment – und hilft dabei, sie im starken Wachstumsmarkt China fest zu verankern.

Alles neu: die zweite Modellgeneration ab 2016

Die Entwicklung der zweiten Panamera-Generation (G2) verläuft mehrspurig: Auf einer gemeinsamen Plattform entsteht neben dem Gran Turismo mit normalem und verlängertem Radstand eine dritte Variante: der Sport Turismo. Sein avantgardistisches Design- und Karosseriekonzept bringt ab 2017 mehr Variabilität in die automobile Luxusklasse. Erstmals präsentiert wird das „Concept Sport Turismo“ 2012 auf der Mondial de l'Automobile in Paris. Die viel beachtete Studie ist ein Vorbote der zweiten Panamera-Generation, die am 28. Juni 2016 in Berlin ihre Weltpremiere feiert.

Bei gleichbleibend großzügigem Platzangebot ist der G2 noch sportlicher und eleganter: Die Dachlinie fällt früher ab, das Heck zeigt einen leichten Gegenschwung, die horizontalen Rückleuchten betonen die Markenidentität. Unter der sportlichen Hülle steckt wieder eine Reihe von Innovationen, darunter ein neues, digitalisiertes Anzeige- und Bedienkonzept. Dank der Fahrwerksysteme wie Dreikammer-Luftfederung, Hinterachslenkung und der elektromechanischen Wankstabilisierung PDCC Sport ist der Panamera für den Alltag und den Rundkurs gleichermaßen geeignet. Eine Rundenzeit von 7:38 Minuten auf der Nürburgring-Nordschleife – aufgestellt von Porsche-Werksfahrer Lars Kern mit einem serienmäßigen Panamera Turbo – untermauert das. Das Motorenprogramm wird bei gesteigerten Leistungswerten konsequent optimiert: Es kommen durchgängig neue Motoren zum Einsatz, geschaltet wird jetzt über ein Achtgang-PDK. Das Leistungsspektrum startet bei 330 PS (Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,6 – 7,5 l/100 km; CO_2-Emission 173 – 171 g/km), das Topmodell ist heute ein 680 PS starker Plug-in-Hybrid (Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,3 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert: 16,0 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 74 g/km).

Hybridmodelle mit der Boost-Strategie eines Supersportwagens

Porsche stellt beim Panamera im Jahr 2011 die Weichen für die Elektromobilität. Der Panamera S Hybrid ist als erster Parallel-Vollhybrid in der Luxusklasse trotz einer Leistung von 380 PS der bis dato sparsamste Porsche aller Zeiten. Zwei Jahre später spielt der Panamera S E-Hybrid als weltweit erster Plug-in-Hybrid im Segment wieder eine Vorreiterrolle – nun mit 416 PS und 36 Kilometern rein elektrischer Reichweite. In der zweiten Panamera-Generation setzt Porsche über alle Modellvarianten hinweg voll auf E-Performance: Die vom Supersportwagen 918 Spyder adaptierte Boost-Strategie ermöglicht sportwagentypische Fahrleistungen bei gleichzeitig hoher Effizienz – sowohl beim 462 PS (Kraftstoffverbrauch kombiniert 2,7 – 2,6 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert: 16,1 – 16,0 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 62 – 60 g/km) starken Panamera 4 E-Hybrid als auch beim Topmodell Panamera Turbo S E-Hybrid mit einer Systemleistung von 680 PS (Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,3 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert: 16,0 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert 74 g/km).

„Beim G2 ist es uns gelungen, die performanceorientierte Hybridstrategie aus dem 918 Spyder in das Luxussegment zu übertragen“, sagt Gernot Döllner, von 2011 bis 2018 Leiter der Baureihe Panamera, heute verantwortlich für die Produktkonzeptentwicklung bei Porsche. Diese Strategie kommt bei den Kunden an: Im Jahr 2018 hatten 67 Prozent aller in Europa ausgelieferten Panamera-Modelle einen Hybridantrieb.

MEDIA ENQUIRIES



Ben Weinberger

Spokesperson Cayenne und Macan
+49 (0) 170 / 911 2097
ben.weinberger@porsche.de

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2019/produkte/porsche-10-jahre-panamera-gran-turismo-jubilaeum-17516.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/c9bde0f9-3b81-42a2-8bfd-43a4d84e329d.zip

Externe Links
https://newstv.porsche.com/de/article/70593.html
https://newstv.porsche.com/de/article/70592.html

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