

AUTOMOBILE

Eilige Familie

Porsche bringt die erste Limousine der Firmengeschichte auf den Markt. Sie wird hinreichend schnell sein – aber kein technisches Glanzstück.



Porsche-Viertürer Panamera: „Erlebnisdimensionen erweitern“

Lederbezüge in „Platingrau“ und „Luxorbeige“ stehen zur Wahl, Holztäfelungen aus schwedischer Birke oder Olivesche. Es wird reichlich Halterungen für Trinkgefäße geben – und auch für Videospiegelgerät auf den hinteren Plätzen des Porsche Panamera.

Der Stuttgarter Sportwagenhersteller bringt im kommenden Jahr die erste Limousine seiner 60-jährigen Geschichte als Autoproduzent in den Handel (voraussichtlicher Grundpreis: über 80 000 Euro). In der stärksten Version mit acht Zylindern und zwei Turboladern soll der Viertürer gut 500 PS leisten und mehr als 300 Kilometer pro Stunde zurücklegen. Ein solches Produkt fügt sich durchaus ins Bild der Marke – jedenfalls im Sinne ihres Erfinders.

Firmenoberhaupt Ferry Porsche, Sohn des Käfer-Machers Ferdinand, hatte die Konstrukteure wiederholt ermutigt, einen Familienwagen zu entwickeln. Einmal riet er gar zu einem allradgetriebenen Minibus. Was den PS-Patriarchen umtrieb, war eilfertiger Familiensinn. Er fürchtete, Kunden könnten sich nach erfolgreicher Fortpflanzung der Sportwagenmarke abhold zeigen.

Die Sorge erwies sich jedoch als unbegründet. Porsche-Kunden verfügen ge-

wöhnlich über mindestens ein weiteres Fahrzeug. Überdies sprachen wirtschaftliche Bedenken gegen den Bau eines Viertürers. Zu Beginn der Neunziger scheiterte ein solches Projekt; die zu erwartenden Stückzahlen rechtfertigten nicht den Entwicklungsaufwand. Und die Zeit schien nicht geeignet für teure Experimente. Porsche stand vor dem Absturz.

Inzwischen ist Porsche wohlhabend genug, um VW zu kaufen, nebenbei Limou-

nentesten Werkstestfahrer, der Rallye-Legende Walter Röhrl, um den Nürburgring kutschieren und sprechen von einer „Offenbarung an Dynamik“.

Auch das optional erhältliche Doppelkupplungsgetriebe, das automatisch und nahezu unterbrechungsfrei schaltet, soll ein-drucksvoll funktionieren. Das Prinzip wurde bereits von VW in die Großserie gebracht. Es ist auch für den Golf erhältlich. Dürheimer betont jedoch, dass Porsche das System in Zusammenarbeit mit dem Lieferanten ZF nochmals optimiert habe. Beim Drücken der „Sport Plus“-Taste reduziere sich die Schaltzeit auf Rennsporttempo.

Ob es gerade in dieser Zeit die Sport-Plus-Modi sind, die den entscheidenden Anreiz für den Automobilkauf geben, darf bezweifelt werden. Dürheimer nennt aber auch diverse Maßnahmen zur Verbrauchssenkung, die durchweg dem Stand der Technik entsprechen, etwa das bedarfsgerechte Ein- und Ausschalten von Nebenaggregaten. Um gut drei Liter sei der Verbrauch dadurch gedrückt worden; auf welche Marke genau, verrät Porsche noch nicht.

Mit einem Wunderwert ist kaum zu rechnen. Das Leergewicht des Panamera liegt bei knapp zwei Tonnen, einem Durchschnittswert für

Luxuslimousinen. Im Leichtbau setzt Porsche heute keine Akzente mehr. Er war einst die Disziplin, die dem Unternehmen zu ersten Rennerfolgen verhalf.

Panamera ist eine Anlehnung an das mexikanische Autorennen Carrera Panamericana, wo der Stuttgarter Sportwagenhersteller in den frühen Fünfzigern mit vergleichsweise winzigen, extrem leichten Vehikeln auch stärker motorisierten Konkurrenten davonpeste. Als schlauer David des Fahrzeugbaus legte Porsche den Grundstein seines Weltruhms.

Die höchste Prosperität seiner Firmengeschichte erreichte das Unternehmen indes während der vergangenen Jahre mit der bislang weitesten Entfernung von der Keimzelle des Firmenmythos. Gut die Hälfte des Fahrzeugabsatzes der Marke entfällt inzwischen auf den zusammen mit VW entwickelten Geländewagen Cayenne, der nun auch als technischer Pate der Panamera-Limousine fungiert.

Das letzte Auto, das jemals gebaut werden wird, orakelte einst Ferry Porsche, werde ein Sportwagen sein.

Der letzte Porsche – sollte die Modellentwicklung sich so fortsetzen – könnte ebenso gut ein Lastwagen sein.

CHRISTIAN WÜST

sinen zu bauen – und das auch noch auf kostenbewusste Weise: Der Panamera ist ein technisches Derivat des Geländewagens Cayenne. Das gesamte Motorenprogramm wurde von dem Offroad-Koloss übernommen. Das spart viel Geld, denn kaum etwas am Automobilbau ist teurer als die Motorenentwicklung.

So schufen die Porsche-Entwickler mit dem Panamera eine Art tiefergelegten Cayenne, mithin ein Produkt, das von kaufmännischer Klugheit zeugt und über entsprechend konventionelle Technik verfügt. Es wurde in für Porsche untypischer Standardbauweise mit Frontmotor und Heck- oder Allradantrieb konstruiert. Die Karosserie besteht aus Stahlblech und ruht in der Grundausstattung auf konventionellen Stahlfedern. Gegen Aufpreis wird eine elektronisch gesteuerte Luftfederung angeboten. Fahrphysikalisch beteuert Chefentwickler Wolfgang Dürheimer, solle der Panamera die „in der Klasse erreichten Erlebnisdimensionen erweitern“. Er verfügt über eine größere Spurweite als andere Limousinen und ist mit 1418 Millimeter Dachhöhe um sechs Zentimeter niedriger als etwa ein Luxus-BMW der 7er-Baureihe. Porsche-Manager ließen sich bereits in dem Viertürer von ihrem promi-