

---

## Im Rückspiegel: Porsche für vier – vom gestreckten 356 zum Panamera

Vor zehn Jahren ist Porsche in ein neues Marktsegment gestartet: Mit dem Panamera präsentierte der Sportwagenhersteller im April 2009 seinen ersten Gran Turismo. Nachdem Porsche zu Beginn noch mit 20 000 Einheiten pro Jahr plante, hat der Panamera die Erwartungen längst übertroffen: Es wurden mittlerweile über 235 000 Exemplare ausgeliefert. Ein Porsche für vier – dieser Gedanke beschäftigte die Ingenieure bei Porsche im Laufe der über 70-jährigen Unternehmensgeschichte immer wieder.

In den 1950er Jahren entwickelte Porsche auf Basis des 356 einen komfortablen Viersitzer. Der Typ 530 hatte einen verlängerten Radstand, vergrößerte Türen und ein angehobenes Dach im Fond. Es folgte unter anderem ein viertüriger Prototyp auf Basis des 911, und in den 1980er Jahren werden verlängerte Varianten des 928 aufgebaut. Eine davon nutzte Ferry Porsche privat. 1988 unternahm die Marke mit dem Typ 989 einen neuen Anlauf: Das viertürige Coupé bot Raum für zwei vollwertige Sitzplätze im Fond. Den Antrieb übernahm ein V8-Frontmotor. Design-Elemente des 989 wurden später im 911 der Generation 993 verwirklicht. Der 989 aber blieb wie alle ähnlichen Konzepte vor ihm ein Prototyp. Aus wirtschaftlichen Erwägungen wurde die Entwicklung Anfang 1992 eingestellt.

Zu Beginn des neuen Jahrtausends führte Porsche Marktstudien durch, analysierte den Wettbewerb und beschloss schließlich die Entwicklung einer viertürigen Fließheck-Limousine. Der Schritt in die Luxusklasse geschieht nicht zuletzt auf Wunsch des damaligen Vorstandsvorsitzenden Wendelin Wiedeking. Im Lastenheft standen hohe Fahrdynamik, großzügige Platzverhältnisse und ein Porsche-typischer Auftritt. Im Designprozess kristallisierten sich die drei Konzepte „Mirage“, „Meteor“ und „Phantom“ heraus. Der muskulös wirkende Mirage kam dem späteren Serienmodell am nächsten. Letztlich wurden Elemente aller drei Varianten verwendet – und ein neuer Name gewählt: Panamera, inspiriert vom mexikanischen Langstreckenrennen „Carrera Panamericana“.

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

Der erste Panamera – interne Bezeichnung G1 – setzte durch die breite Spreizung zwischen Sportlichkeit und Komfort Maßstäbe in seiner Klasse. Und er steckte voller Innovationen: Erstmals wurde ein Serienmodell der Luxusklasse mit Doppelkupplungsgetriebe und Start-Stopp-System angeboten. Das Topmodell Panamera Turbo führte zudem die Luftfederung mit schaltbarem Zusatzvolumen und den mehrdimensional ausfahrbaren Heckspoiler ein. Auch mit seinem neuen Anzeige- und Bedienkonzept gab der Gran Turismo die Richtung für alle anderen Porsche-Baureihen vor.

Die Motorenpalette deckte mit Benzin-, Diesel- und Hybridantrieben sowie mit Hinterrad- und Allradantrieb ein Leistungsspektrum von 250 bis 550 PS ab. Für die V6- und V8-Saugmotoren wurde zunächst ein Sechs-Gang-Handschaltgetriebe angeboten. Die meisten Kunden entscheiden sich für das Sieben-Gang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Diesel- und Hybridantrieb gab es in Verbindung mit einer Acht-Stufen-Wandlerautomatik.

---

Im Rahmen der Modellpflege 2013 erschien die Executive-Variante mit verlängertem Radstand – vor allem für die chinesischen Kunden. Die Motoren wurden noch leistungsstärker und entwickelten bis zu 570 PS. Die Bedeutung des Panamera für Porsche ist vor allem im starken Wachstumsmarkt China groß.

Die Entwicklung der zweiten Panamera-Generation (G2) verlief mehrspurig: Auf einer gemeinsamen Plattform entstand neben dem Gran Turismo mit normalem und verlängertem Radstand eine dritte Variante: der Sport Turismo, der 2017 auf den Markt kam. Erstmals präsentiert wurde 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 feierte.

Bei gleichbleibend großzügigem Platzangebot fällt die Dachlinie des G2 früher ab, das Heck zeigt einen leichten Gegenschwung, die horizontalen Rückleuchten betonen die Markenidentität. Dazu kommen ein digitalisiertes Anzeige- und Bedienkonzept, Dreikammer-Luftfederung, Hinterachslenkung und die elektromechanische Wankstabilisierung. Eine Rundenzeit von 7:38 Minuten auf der Nürburgring-Nordschleife – aufgestellt von Porsche-Werksfahrer Lars Kern mit einem serienmäßigen Panamera Turbo – untermauert das dynamische Potenzial der Sportlimousine, die über ein Acht-Gang-PDK schaltet. Das Leistungsspektrum startet bei 330 PS, das Topmodell ist heute ein 680 PS starker Plug-in-Hybrid. Produziert wird die komplette Baureihe im Werk Leipzig.

Porsche stellte beim Panamera bereits 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. Zwei Jahre später spielte 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 starken Panamera 4 E-Hybrid als auch beim Topmodell Panamera Turbo S E-Hybrid mit einer Systemleistung von 680 PS. Im vergangenen Jahr hatten 67 Prozent aller in Europa ausgelieferten Panamera einen Hybridantrieb. (ampnet/jri)

---

## Bilder zum Artikel



Viersitziger Porsche-Prototyp aus den 1950er Jahren:  
Typ 530 auf Basis des 356.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Viertüriger Porsche-Prototyp aus den 1960er Jahren auf  
Basis des 911 S mit gegenläufig öffnenden Türen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Viertüriger Porsche-Prototyp aus den 1980er Jahren auf  
Basis des 928.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Viertüriger Porsche-Prototyp aus den 1990er Jahren: der  
989.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Das Konzeptauto Mirage gibt die stilistische Richtung für  
den ersten Porsche Panamera vor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

---



Porsche Panamera bei seiner Weltpremiere im April 2009 in einem Lastenaufzug in Shanghai.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



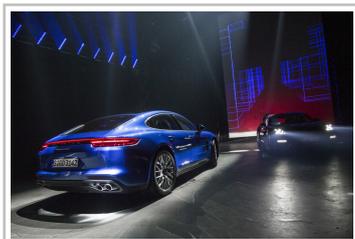
Porsche Panamera (G1) als Plug-in-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Concept Sport Turismo (2012).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Panamera (G2) bei der Premiere 2016 in Berlin.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Advanced Cockpit im Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Produktion des Porsche Panamera im Werk Leipzig.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Zehn Jahre Porsche Panamera.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche