



Christian Biederstaedt

Die Ahnen des Panamera

Porsche ist seit jeher für leistungsstarke Sportwagen wie den 911 bekannt.

Doch seit 2009 ergänzt eine Sportlimousine die Modellpalette des Stuttgarter Unternehmens, welche zeigt, dass ein Porsche nicht nur schnell, sondern auch geräumig sein kann:

der *Panamera*



Dem Anschein nach ist dies die erste Limousine die Porsche gebaut hat. Dreht man aber die Zeit zurück, zeigt sich eine ganze Reihe von Porsches, die das Konzept des Panameras im wahrsten Sinne des Wortes „alt aussehen lassen“.

Ein Blick in die Geschichte des Unternehmens lässt erkennen, dass immer wieder an Sportlimousinen gearbeitet wurde.

Man verlängerte vorhandene Karossen, fügte Türen hinzu und erhöhte die Kopffreiheit. Zwischen dem ersten Prototypen einer Porsche-Limousine und dem Panamera sollten nicht weniger als 57 Jahre vergehen, jedoch wurde der Stammbaum der Panamera-Ahnen in der Zwischenzeit nicht kleiner, was die folgenden Seiten zeigen.

1952



Auf Basis des Porsche 356 baute man eine 60 PS-starke Limousine, den 530. Anders als der 356 besaß dieser vollwertige Viersitzer ein Stufenheck um den Passagieren auf der Rückbank ausreichend Platz zu bieten. Es blieb jedoch beim Prototypen, da man annahm, dass die Konkurrenz zu stark gewesen wäre.

"Mit einer Limousine hätten wir gegen die Großen antreten müssen – und dieses Spiel hätten wir wahrscheinlich verloren." (Ferry Porsche)

1962



Der T7 war zehn Jahre nach dem 530 der nächste Versuch eine Sportlimousine für vier Personen zu konstruieren. Der von 'Butzi' Porsche gestaltete Entwurf entsprach jedoch nicht den Vorstellungen seines Vaters Ferry und wurde verworfen, um sich auf reine Sportwagen zu konzentrieren. Details des T7 finden sich jedoch im 911 wieder.

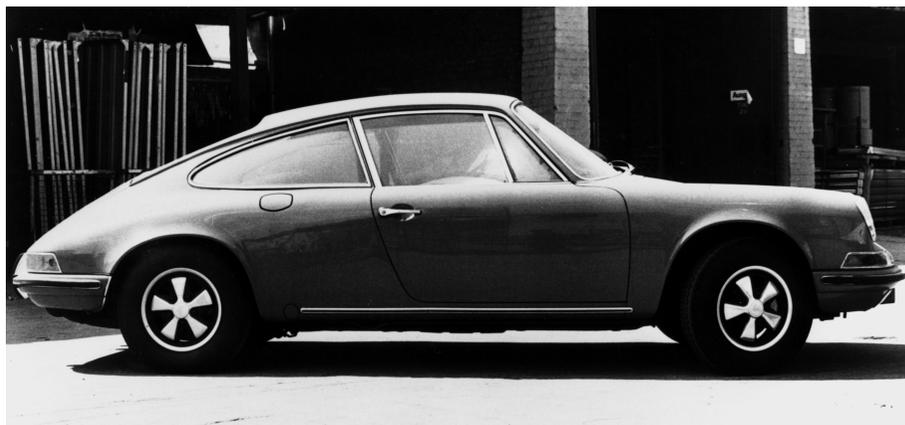
1969



Unter der gemeinsamen Projektnummer 915 entstanden zwei Limousinen auf der Basis des 911. Der 1969 gebaute B17 wurde von *Pininfarina* designt, das Schwestermodell C20 hingegen entstand im Jahr darauf bei Porsche selbst. Beide Fahrzeuge waren verlängerte Porsche 911. *Pininfarina* entschied sich dazu, das Dach der Kopffreiheit wegen erst spät abfallen zu lassen, während sich der C20 stark am Äußeren des Basismodells orientierte.

"Dieses Fahrzeug sollte Porsche-Kunden vom Abwandern abhalten und Kunden gewinnen, die mehr Platz für die Unterbringung ihrer Kinder brauchten." (Paul Hensler)

1970



Der Wagen von *Pininfarina* stellte sich in seinen Fahreigenschaften als zu unsportlich heraus und auch der C20 sollte nicht in Serie produziert werden, da Porsche nicht glaubte, ihn gewinnbringend vermarkten zu können.

1984



Zu seinem 75. Geburtstag schenkte man Ferry Porsche eine viersitzige Langversion des 928. Die Türen wurden verlängert um einen einfacheren Einstieg zu den hinteren Plätzen zu ermöglichen. Außerdem erhielt der Wagen eine umfangreiche Sonderausstattung. Das Fahrzeug blieb jedoch ein Einzelstück.

1987



Mit dem H-50 wurde erstmals ein Viertürer gebaut. Es gab zwei, sich sehr ähnelnde Prototypen, die von der Firma ASC verwirklicht wurden. Aufgrund sinkender Umsätze stoppte man das kostenintensive Projekt vorzeitig.

*"Ich habe zwar darum gebeten, aber so habe ich ihn mir nicht vorgestellt."
- Ferry Porsche über den H50*

1989



Da im Sportwagensektor die Konkurrenz stärker wurde, sollte der 989 für Porsche die Oberklasse erobern und somit dem Unternehmen den Weg aus der Absatzkrise ebnen. Jedoch stiegen die Kosten des Projektes so rapide, dass man die Notbremse zog, um einen möglichen Bankrott zu verhindern. Porsche wollte alle neuen Technologien in den Viertürer stecken, konnte aber am Ende nicht mehr davon ausgehen, dass sich der Wagen gut verkaufen würde. Denn um die Entwicklungskosten wieder einzuspielen, wären Preise weit jenseits der angestrebten 80.000 Mark nötig gewesen.

Entwürfe für den 989



"Für den 989 gab es bei 150.000 Mark einfach keinen adäquaten Markt." (Dieter Laxy)

2009
Panamera

Porsche ging der Frage, wie eine Sportlimousine zu entwickeln sei, mit vielen verschiedenen Ansätzen nach. Doch erst der Panamera schaffte es in Serie produziert zu werden. Porsche entschied sich immer für den sichereren Weg und ließ im Zweifelsfall ein Projekt komplett fallen, wenn es nicht vielversprechend war. Dass es sich gelohnt hat, so lange mit der Serienproduktion einer Sportlimousine zu warten, zeigen die Verkaufszahlen des Panamera, welcher neben dem Cayenne heute die Porsche-Rangliste anführt.

?
Pajun



So wie dieser Entwurf des Panameras seinerzeit entstand, wird momentan schon an der nächsten Limousine gefeilt. Das Thema ist somit aktueller denn je, da der Stammbaum der Porsche-Sportlimousinen weiter wächst.