



Strategiewechsel

Passt ein V6-Diesel zum Porsche Panamera? Wir waren mit der Reiselimousine unterwegs.

Endlich, wird sich der eine oder andere Vielfahrer denken, der in letzter Zeit mit einem Porsche Panamera statt eines Audi A8, eines BMW 7er oder einer Mercedes S-Klasse geliebäugelt hat. Doch bislang blieben diese Überlegungen mangels eines lieferbaren Dieselmotors meistens Gedankenspiele.

Nun vollzieht der Sportwagenbauer aus Zuffenhausen – im Dunstkreis des VW-Konzerns – einen Strategiewechsel. Was die Verantwortlichen ursprünglich gar nicht geplant hatten, ist nun Realität und verfügbar: ein 250 PS starker 3,0-Liter-V6-Diesel für die selbst ernannte „Reiselimousi-

ne“. Der Euro-5-konforme Sechszylinder-Direkteinspritzer stammt aus dem Konzernregal und stemmt beim Hecktriebler satte 550 Nm auf die Kurbelwelle. Und das schon bei 1.750 Umdrehungen.

Kein Wunder also, dass sich der 4,97 Meter lange Panamera selbst im Drehzahlkeller souverän und abgeklärt verhält, auch beim Überholen und beim Start an der Ampel muss er sich nicht den Hauch von Kritik gefallen lassen.

Die verbaute Ausgleichswelle zeigt in puncto Laufruhe ihre Wirkung, herrlich ruhig geht der partikelgefilterte Turbodiesel zu Werke. Zu diesem positiven Eindruck passt die

hierfür speziell abgestimmte Achtgang-Tiptronic S, die mit dem Triebwerkeneuling gut harmoniert. Über Wippen am Lenkrad oder durch Betätigen des Wählhebels kann der Fahrer aktiv in die Schaltprozesse eingreifen. Die Betonung liegt auf „kann“, die meiste Zeit fühlt man sich bei der Automatik, über die sonst nur der Panamera S Hybrid verfügt, bestens aufgehoben.

Verglichen mit dem Hybrid-Bruder soll der Diesel nochmal 0,6 Liter weniger verbrauchen. Der Normverbrauch laut Datenblatt: 6,5 Liter, was 172 g/km CO₂ entspricht. Die theoretische Reichweite liegt bei 1.200 Kilometern.

Als Effizienzmaßnahmen setzen die Ingenieure auf Start-Stopp, die den Diesel in der Stadt gekonnt in die Pause schiebt, sowie auf eine Bordnetzrekuperation. Die Bremsenergieerückgewinnung gibt's ausschließlich beim 21.850

Euro teureren Panamera S Hybrid. Das Einstiegsmodell mit 300-PS-Otto steht mit 64.421 Euro in der Liste.

Neue Heimat: Der V6-Diesel aus dem VW-Konzern geht mit dem Panamera eine harmonische Vernunftsehe ein.



Panamera Diesel

| Modell | 3.0 V6 |
|----------------------------------|-----------------------|
| Motor/Hubraum (cm ³) | V6/2.967 |
| Leistung (kW/PS/min) | 184/250/3.800 |
| Drehmoment (Nm/min) | 550/1.750 |
| L x B x H (mm) | 4.970 x 1.931 x 1.418 |
| 0–100 km/h (s) | 6,8 |
| Spitze (km/h) | 242 |
| Normverbr. (l/100 km) | 6,5 D |
| CO ₂ -Ausstoß (g/km) | 172 |
| Preis (netto/Euro) | ab 67.381 |



Selbstzünder-Indizien: der dezente „diesel“-Schriftzug an den vorderen Türen (oben) und die Endrohrblenden

Wer sich statt der serienmäßigen 18-Zöller für auf 19-Zoll-Leichtmetallfelgen montierte All-Season-Spritsparpneus entscheidet, soll weitere 0,2 Liter (minus fünf g/km CO₂) einsparen können.

Allerdings schlagen die Reifen mit 100 Euro und die größeren Felgen mit 1.500 Euro extra zu Buche. Dafür lassen sich zahlreiche Liter Diesel in den 80-Liter-Tank füllen.

Und die weiteren Betriebskosten? Spätestens nach 30.000 Kilometern oder zwei Jahren muss der Panamera Diesel in Sachen Motoröl oder Ölfilter in die Werkstatt.

Keine Frage: Auch wenn sich Porsche-Puristen zunächst mit dem Selbstzünder-Sound anfreunden müssen, der von Porsche beim Panamera vollzogene Strategiewechsel passt zum Zeitgeist. Die Zulassungs-Zukunft wird es zeigen. PN Af

„Jeder Dritte bald ein Diesel“

Sieben Fragen an Reinhold Knott, Leiter Key Account Management bei der Porsche Deutschland GmbH.

Af: Herr Knott, analog zum Porsche Cayenne offerieren Sie jetzt den Panamera mit V6-Diesel. Welche Fuhrparks sprechen Sie damit an?

Knott: Mit dem Panamera Diesel sprechen wir im Segment der Luxusklasse Dienstwagennutzer an, die auf sportwagentypische Fahrleistungen bei gleichzeitig sehr niedrigen Verbrauchs- und Emissionswerten Wert legen. Zudem erreichen wir mit diesem Fahrzeug Fuhrparks, die nur Dieselfahrzeuge zulassen oder sehr geringe CO₂-Grenzen vorschreiben.

Af: Charakterisieren Sie den Diesel bitte mit drei Worten ...

Knott: Porsche. Intelligent. Performance.

Af: Der Diesel ist nun das achte Modell der Baureihe. Ihr erwarteter Verkaufsanteil?

Knott: Der Dieselmotor passt hervorragend zum Panamera, sodass schon bald jeder dritte Panamera ein Selbstzünder werden könnte.

Af: Ein weiterer Neuling ist der Porsche Panamera S Hybrid. Wie schlägt er sich bislang im Segment Flotte? Welche Fuhrparkleiter springen auf dieses Angebot an?

Knott: Durch den sensationellen CO₂-Wert des Panamera S Hybrid – im besten Fall nur 159 Gramm pro Kilometer – erreichen wir jetzt auch Unternehmen, die eine sehr strikte Car Policy hinsichtlich CO₂ haben und zum Beispiel keine Fahrzeuge mit mehr als 160 Gramm im Fuhrpark zulassen.

Af: Ein Blick in die Flottenzulassungen: Derzeit verkauft sich der Cayenne am besten. Und der 3,0-Liter-Diesel leistet jetzt sogar mit 245 PS fünf PS mehr. Wie wichtig ist diese Baureihe für Ihr Geschäft?

Knott: Der Cayenne ist aktuell unser wichtigstes Zugpferd. Im SUV-Segment und besonders bei den Flotten ist der Diesel durch seine charakteristischen Motoreigenschaften wie das hohe Drehmoment bei gleichzeitig sehr niedrigem Verbrauch sehr beliebt.



„Der Diesel passt hervorragend zum Panamera“, sagt Reinhold Knott.

Af: Und der Motorenmix hier?

Knott: Über die Hälfte unserer Kunden wählt die Dieselmotorisierung, es folgen die starken Achtzylinderbenziner. Bereits jeder zwanzigste Cayenne in Deutschland ist ein Hybrid – das ist ein großer Erfolg!

Af: Einige Dienstwagenfahrer dürften schon sehnsüchtig auf den neuen Porsche 911 war-

ten, der auf der IAA sein Debüt gibt. Auf welche Stärken können sich Ihre Kunden besonders freuen?

Knott: Lassen Sie sich überraschen. Nur so viel sei gesagt: Er wird der beste 911er werden, den wir je gebaut haben.

Af: Herr Knott, danke für die interessanten Einblicke!

INTERVIEW: P. NEUMANN **Af**

