



Dirk-Jan Dalhuisen
22 september 2011

Relatie onder spanning

Was dat even schrikken toen Porsche tien jaar geleden het doek van de Cayenne trok! Hoe haalde de van 's werelds meest geliefde sportwagenfabrikanten het in z'n hoofd een SUV uit te brengen, later zelfs ook als diesel en hybride? Gevoed door onbegrip en afschuw liepen ogenschijnlijk onkwetsbare relaties met het Duitse merk in de klap op de klippen. Op hun beurt drukten de Zuffenhausers ons de verkoopstatistieken onder de neus en trakteerden zij de critici onder ons op een even hartelijke als veelzeggende glimlach. Niet veel anders verging het de vierdeurs Panamera, die bij z'n introductie in 2009 veel kritiek over zich heen kreeg, maar het vervolgens ook verdienstelijk bleek te doen. Wie het merk door dik en dun toch trouw is gebleven, krijgt nu opnieuw een serieuze relatietest voor de kiezen: de Panamera staat sinds kort ook als Hybrid in de showroom en is daarmee de eerste auto in Porsches rijke historie met - hou je vast - een A-label!



Porsche Panamera S Hybrid 3.0 v6



Iets bijzonders

Een Porsche met een A-label, dat klinkt als fast food bij de Librije. Laten we de kou dan ook gelijk maar uit de lucht halen, want Porsche hoeft zich allerm minst te schamen voor deze mastodont. Integendeel zelfs: 380 pk onder de kap, nul tot honderd in zes tellen en een piek van 270 km/h (mits de banden het toelaten), dat zijn onmiskenbaar Porsche-waardige cijfers, zoals de prijs van ruim 155 mille (waarvan 28 mille op conto van de optielijst) dat ook is. Met een waslijst aan luxe en z'n lengte van vijf meter schaart de Panamera zich in het gevestigde rijtje A8, 7 Serie, XJ en S-Klasse. Stuk voor stuk klinkende namen die zich de afgelopen decennia - ieder op z'n eigen manier - hebben opgewerkt tot de vaste vertegenwoordigers van het automobiele topsegment. Wil je in dit gezelschap meetellen, dan zul je met iets bijzonders moeten komen en dat hebben ze bij Porsche goed begrepen. Want of je 'm nou mooi vindt of niet: indrukwekkend is de Panamera onbetwist met z'n imposante omvang, geringe



Porsche Panamera S Hybrid 3.0 V6

wagenhoogte en - last, but not least - bewaard gebleven Porsche-design. Onopvallend over straat gaan kun je, zelfs in burgerlijk zilvergrijs, dan ook wel vergeten.



Doodse stilte

Nu klinkt dat misschien niet zo bijzonder, want met een Porsche trek je bijna als vanzelf veel bekijks. En toch: vergis je niet in de (aantrekkings)kracht van het ontwerp van de Panamera! De typische roffel waardoor menig 911 de aandacht op zich weet gevestigd, schittert in de hybride Panamera namelijk door afwezigheid. De geluidsisolatie is zelfs zo magnifiek dat je je na het starten van de auto serieus afvraagt of de motor wel draait. Ook wanneer je snelheid maakt, blijft er in de Panamera een doodse stilte heersen. Porsche onwaardig, zegt u? Nee, want vergeet niet dat Porsche de Panamera niet als een sportwagen – la 911 in de markt zet, maar als een comfortabele reiswagen met een flinke scheut dynamiek. Daar zijn de Duitsers



Porsche Panamera S Hybrid 3.0 V6

overigens bijzonder in geslaagd. Vooral bij een ontspannen rijstijl zweeft de Panamera soepel en statig over 's Heeren wegen. De luchtvering heeft de twee ton zware koets prachtig onder controle, de 8-traps Tiptronic-automaat schakelt vlot en zijdezacht en de elektro- en benzinemotor werken zo voortreffelijk en ongemerkt samen, dat het lijkt alsof Porsche de hybridetechniek al jarenlang meester is.



Twee gezichten

En dan de grote vraag: hoe sportief is zo'n hybride vierzits Porsche nu eigenlijk? Het ligt voor de hand om de Panamera als een 911 voor vier personen te zien, maar in z'n totaliteit moet er toch ruim twee ton gewicht de hoek om en het is dan ook niet vreemd dat de zo kenmerkende lichtvoetigheid van de 911 ontbreekt. Wat blijft er dan nog over van de sportiviteit waar het legendarische wapen op de gigantische neus symbool voor staat? Om te beginnen de heerlijke besturing. De Panamera stuurt voor een Porsche



Porsche Panamera S Hybrid 3.0 V6

wat aan de lichte kant, maar laat zich wel met chirurgische precisie en veel gevoel in een bocht plaatsen. Ook het onderstel levert genoeg informatie af over wat er onder de Panamera gebeurt, zonder dat het comfortabele karakter van de auto gelijk verloren gaat. Voor wie het niet sportief genoeg kan zijn, is er altijd nog een 'Sport'-knop om het echte Porsche-gevoel dichter te benaderen. De supercharged benzinemotor - afkomstig uit de schappen van Audi - neemt het stokje eerder van de elektromotor over en als je het pedaal vloert, klautert de naald onder het genot van een aardige, maar voor Porsche-begrippen nog steeds vrij ingetogen V6-brom met grote stappen over de snelheidsmeter. Laat je het gas onder de 165 km/h weer los, dan wordt de benzinemotor (uiteraard onvoelbaar) ontkoppeld en blijft de Hybrid dankzij speciale technieken nog heel lang doorrollen. Een bijzondere gewaarwording!



Relaxed cruisen



Porsche Panamera S Hybrid 3.0 v6

Met de prestaties van de Panamera zit het dus wel snor, maar het is vooral de souplesse van de aandrijflijn die imponeert. Dankzij het samenspel van een elektro- en een benzinemotor wordt over het gehele toereengebied voldoende kracht op de achterwielen afgeleverd om de Panamera comfortabel te laten versnellen. Hard werken doe je maar met een GT3 RS; de Panamera is er juist om - ook op hoge snelheid - relaxed mee naar de Midditerrane te cruisen. Dat is geen straf in een auto als deze: vier inzittenden hebben volop ruimte en worden verwelkomd met fraaie lederen stoelen. Het dashboard van de auto lijkt zo uit de Cayenne te komen en is royaal bekleed met leder en geborsteld aluminium. Ook tijdens het rijden kun je volop genieten van het cockpit-achtige dashboard, want met zoveel knopjes ontkom je er soms niet aan je aandacht even van de weg naar het dashboard te verplaatsen. Op zulke momenten bewijzen zaken als een touchscreen monitor (waarop ook informatie over de hybride aandrijflijn wordt weergegeven) en de beschikbaarheid van spraaksturing hun meerwaarde.



Gewetenskwestie

Porsche en hybride, een tot voor kort ondenkbaar huwelijk tussen twee uitersten. Maar



Porsche Panamera S Hybrid 3.0 V6

tijden veranderen, en zo staat hier na de Cayenne het tweede hybridemodel van Zuffenhauser makelij. Wennen? Ja, dat wel. En toch dwingt Porsche respect af, al is het alleen al omdat het merk de stap durft te zetten. Kijk er niet vreemd van op wanneer andere exoten volgen. Want het moet gezegd: de Panamera Hybrid is een tot in de puntjes verfijnde topklasse limousine, waarmee Porsche laat zien dat het naast sportwagens ook comfortabele kilometervreters kan maken. Sterker nog: de rust aan boord maakt de Hybrid misschien wel tot één van de meest begeerlijke Panamera's, waarmee je met een ontspannen rijstijl moeiteloos een keurig verbruik van 1 op 14 kunt scoren (het testverbruik van 1 op 9,3 werd gerealiseerd met een stevige rijstijl). Dat heeft met de nieuwe belastingwetgeving weer positieve gevolgen voor de aanschafprijs, die naar verwachting behoorlijk zal dalen. Kiezen voor de Hybrid betekent echter ook concessies doen: voor de echte Porsche-beleving ben je in de Hybrid aan het verkeerde adres en ook voor bepaalde lekkernijen (waaronder het sportonderstel en de Burmester-geluidsinstallatie) ben je op een non-hybride Panamera aangewezen. Blijft het toch nog een beetje een gewetenskwestie...

Plus

- + Porsche-uitstraling
- + Verfijnde aandrijflijn
- + Balans comfort en dynamiek

Min

- Zwaargewicht
- Beperkte optiemogelijkheden
- Wel heel veel knopjes