



TEKST EN FOTOGRAFIE MARK NAUTA

Nooit eerder is er zoveel geschreven over een nieuwe Porsche als de afgelopen jaren. Altijd was men gewend twee modellen bij Porsche te hebben, totdat daar in 2002 de Cayenne bij kwam. Nu is het tijd voor de vierde modellijn, een sportieve zakensedan, de Panamera. Eerder voelden we al de Panamera Turbo aan de tand, nu is het de beurt aan de 4S...

EEN ECHTE PORSCHE? ZONDER TWIJFEL!



Al sinds eind jaren '80 werd er bij Porsche gefilosofeerd over een 4-deurs. Dat gebeurde destijds onder leiding van de toenmalige Porsche Engineer Ulrich Bez. De Nederlander Harm Lagaay tekende toen de 989 concept. Dit was eigenlijk een 4-deurs 911 met enkele stijlelementen die we later terug zagen op de 993 en 996. Toen Bez echter in 1991 Porsche verliet, verdween het project in de ijskast. Aan het begin van dit millennium werd het idee weer afgestoft en sinds 2007 zagen we geregeld al filmpjes en foto's verschijnen van zwaar gecamouflerde wagens. Pas in september 2008 liet Porsche de eerste officiële foto's zien en we moesten met z'n allen nog tot na de zomer van 2009 wachten tot hij daadwerkelijk bij de dealer stond.

Indrukwekkend

Nu is het zover, hij staat in levende lijve voor me en ik heb de sleutel in mijn hand. Althans, sleutel....het is een silhouet van de Panamera met daarop de knoppen om de auto te openen of te sluiten, erg fraai. Dat is ook iets dat ik over de auto zelf zeg, 'erg fraai'. Veel is er al geschreven over de looks van de Panamera, mooi of lelijk, één ding zullen voor- en tegenstanders met elkaar eens moeten zijn, indrukwekkend is de wagen zeker. Door zijn breedte van 1,93m. gecombineerd met zijn beperkte hoogte van 1,42m. oogt de auto vooral van voren enorm imponerend. Grote priemende koplampen en luchtinlaten bepalen dat vooraanzicht. Ook de lengte van bijna vijf meter, de schitterende 20" RS Spyder wielen met brede banden (255 voor en 295 achter) de dikke kont met vier uitlaatpijpen en automatisch opkomende spoiler dragen bij aan het imponerende karakter. Persoonlijk vind ik het een erg mooie auto en het is onmiskenbaar een echte Porsche. Dat voel je ook direct wanneer je plaatsneemt in de auto. Kijk naar voren en je ziet de herkenbare spatborden die aan de voorkant uitlopen in de koplampen, kijk in de buitenspiegels

en je ziet de heupen van een 911. En ook het dashboard is typisch Porsche, met de welbekende vijf ronde klokken.

Luxe en sportiviteit komen samen

Het dashboard is niet het enige dat opvalt als je plaatsneemt in de Panamera. Eerst zijn het de deuren, die zijn voorzien van een hydraulisch systeem waardoor ze in iedere stand blijven staan. Nooit meer problemen met parkeren dus, hij valt niet meer in een klik, maar blijft gewoon staan wanneer je hem loslaat. Daarna is het vooral de middenconsole die direct in het oog springt. Door de lage zit en de hoge middenconsole voelt het net of je de Panamera aantrekt, hij zit echt 'om je heen'. De stoelen werken mee aan dat gevoel. Zelden in zulke fijne stoelen gezeten. Ze geven in de rug en de schouders veel steun, zowel aan de zijkant als onderin, bij het zitvlak valt vooral op hoe ver de in lengte verstelbare zitting kan worden verschoven. Ikzelf ben 1.92m. en heb vrij lange benen, maar in de Panamera komt de zitting bijna tot aan mijn knieholtes, wat enorm veel steun en comfort geeft. De auto was voorzien van de standaardstoelen voor de Panamera, maar optioneel is hij ook leverbaar met sportstoelen. Enige nadeel dat ik aan de stoelen kan bedenken is dat niet iedereen de hoogte van de hoofdsteun juist kan afstellen omdat deze geïntegreerd is in de rugleuning en daardoor niet verstelbaar is. Voor mij zit hij op de juiste hoogte, geen punt dus.

De auto is uitgevoerd in een Basaltzwart metallic kleur in combinatie met een Cognackleurig natuurlederen interieur dat afgewerkt is met Notenwortelhouten accenten en een fraaie alcantara hemel. Een schitterende combinatie tussen exterieur en interieur, al vind ik persoonlijk het hout iets te klassiek ogen voor de auto. Geborsteld aluminium of carbon in combinatie met zwart of Espresso-kleurig leder zou het interieur beter passen.



Het interieur maakt indruk, niet alleen door die hoge middenconsole of de bekende klokken in het dashboard, maar vooral ook door de enorme binnenruimte en de uitstekende afwerking. Alles is keurig in leer gehuld en knoppen voelen robuust aan. Er is geen grotere afknapper dan goedkope plastic knoppen in een auto als deze. Daarom ook heb ik mijn bedenkingen bij het stuurwiel. De vorm is prima, hij ligt lekker in de handen, maar het middendeel, vanaf de stuurwielrand tot de centerkap, is niet van de kwaliteit waarin de rest van het interieur is uitgevoerd. Het voelt wat plastic en goedkoop aan. Erg jammer. De knoppen voor de bediening van de audio, navigatie en boordcomputer op het stuur werken echter uitstekend. Vrijwel alles is vanaf het stuur te bedienen. Met een scroll-button kan je rustig door alle menu's gaan. Wat daarbij opvalt is het scherm in het dashboard. De Panamera heeft niet alleen een groot navigatiescherm in de middenconsole, maar ook in één van de vijf klokken zit een lcd-scherm met daarop de boordcomputer en het naviga-

tiesysteem. Ziet er erg fraai uit en werkt subliem! Ook op het stuur aanwezig zijn de bedieningsknoppen voor de PDK, de Porsche Doppelkupplungsgetriebe, maar daarover later meer.

Het is en blijft natuurlijk een Porsche, dus in veel gevallen zal de eigenaar zelf het stuur in handen nemen, maar achterin plaatsnemen om je te laten rijden is in de Panamera zeker geen straf. Er is genoeg ruimte voor de benen en voor het hoofd en zelfs met mijn lengte kan ik dan ook prima achter 'mezelf' zitten. Ga je echter rechtsachter plaatsnemen met de bijrijderstoel in de voorste stand, dan heb je echt een zee van ruimte. De Panamera is een 4-zitter wat betekent dat er geen zettel maar een echte middenconsole tussen de achterstoelen zit. Daarin zit een opbergvak en kan men de airconditioning van de achterpassagiers regelen. Ook achterin zit de auto geweldig en bij sportiever rijden van de bestuurder zit je ook daar goed in de stoelen gedrukt. Tegen meerprijs is de Panamera nog

heel wat rijker uit te rusten dan de testauto. Zo kan je bijvoorbeeld nog kiezen voor een vaste verhoogde armleuning, 4-zone airconditioning, verstelbare achterzetels, Rear Seat Entertainment system met twee beeldschermen, koptelefoons en DVD-spelers etc.

Een echte 'boy racer'

Het ziet er dus allemaal erg fraai uit, zowel van buiten als van binnen, is schitterend afgevoerd en voorzien van alle gemakken, maar de grote vraag luidt natuurlijk, 'hoe rijdt ie nou'? Wanneer je de Panamera start hoor je direct de brul van de V8 naar boven komen. Zeker wanneer de motor koud is geeft hij een diepe brul wanneer je hem tot leven wekt. De auto waar ik mee op pad ben is een 4S. Dat houdt dus in dat hij voorzien is van vierwielaandrijving en de voor alle Panamera's leverbare 4,8 liter V8. In de S en 4S levert deze motor 400pk en 500Nm koppel, in de Turbo zelfs 500pk en maar liefst 700Nm. De 4S is echter met 'maar' 400 zeker geen stakker te noemen. Vooral in combinatie met de voor-

treffelijke PDK-versnellingsbak laat hij zich gemakkelijk door het verkeer geleiden. Erg soepel en erg stil, tenminste als je je rechtervoet niet 'los' laat. In stadsverkeer schakelt de bak al snel op, en bij bijvoorbeeld 60km/u is de zevende versnelling al gekozen. Door de snelheid van de bak is hij echter in een fractie van een seconden enkele verzetten terug wanneer je hem op z'n staart trapt. En dan gebeurt er wat! De stille comfortabele Panamera wordt dan een echte 'boy racer'. De brul van de V8 is dan duidelijk hoorbaar in het interieur, maar zonder ook maar eenmaal té luidruchtig aanwezig te zijn en de auto versnelt dan op waanzinnige wijze. Op de snelweg zit je werkelijk in no-time op snelheden waarbij je je rijbewijs al lang mag af staan en waarvan je zeker weet dat een EMG cursus direct verplicht is. 200km/u is echt een peulenschil voor de 4S en wanneer je de rechtervoet naar beneden houdt blijft hij daarna nog maar doorgaan, maar hou je je even in, dan schakelt de PDK-bak netjes op en keert de rust terug. Cruisesnelheden van 170/180 en hoger lijken de Panamera het beste te passen. Jammer dat het overige verkeer daar niet van gediend is in Nederland. Dit maakt de auto dus direct uitermate geschikt voor de Duitse Autobahnen.

De 911 Carrera genaderd

Tot dan toe heb ik de auto alleen nog maar in de normale stand gereden. En het comfortniveau is dankzij z'n adaptieve luchtvering erg hoog, met een sportief kantje, zoals we bijvoorbeeld van BMW ook kennen. Hij is echter ook voorzien van een sportstand en in hardheid verstelbare dempers. Hierdoor wordt de auto een stuk stugger, schakelt de bak pas later op en hangt hij nog gretiger aan het gas. De versnellingsbak werkt ook in deze modus weer super. Probleem blijft echter het verkeerd om zitten van de '+' en '-' knoppen op het stuur en de keuzehendel in de middenconsole. Hopelijk wordt ook de Panamera snel uitgerust met de flippers zoals we die al zagen op de pas gelanceerde nieuwe 997 Turbo. Ik laat de bak dan ook lekker in de 'D' stand staan. Met de dempers op de harde stand ingesteld zoek ik een paar schitterende landweggetjes op in het Brabantse landschap. Hier komt de wagen, tot mijn verbazing, echt helemaal tot zijn recht. Ik durf zelfs te beweren dat hij in de harde stand met de sport-stand ingeschakeld qua rijeigenschappen een 911 Carrera benadert. Onwijs messcherp en vol vertrouwen stuurt de auto in en ook het oversturende karakter wat een 911 heeft bij snel ingaan van een bocht is ook in

de Panamera te voelen, erg knap gedaan van de Porsche-engineers. Je weet dat je met een bijna 2.000 kilo zware auto op pad bent omdat je dat gezien hebt toen je instapte, maar achter het stuur ben je dat helemaal vergeten, dan is het een echte sportlimo, of kunnen we zelfs zeggen sportauto, want dat gevoel benadert hij toch wel heel erg goed. Porsche's stabiliteits-systeem PSM zal hieraan ook debet zijn, dit zorgt namelijk voor een prachtige balans in de auto. Er is echter nog een overtreffende trap, dat is het Sport Chrono Pakket Plus. Dit is tegen meerprijs leverbaar en zorgt voor een extra knop, 'Sport Plus'. Je krijgt dan nog sportievere instellingen en in combinatie met de PDK-bak worden de schakeltijden nog eens verkort. Naar de honderd is dan nog 0,2 seconden sneller dan de 5 seconden die de 4S er nu slechts over doet.

Koppendraaier

Ondersteltechnisch is het dus dik in orde met de Panamera. Maar ook qua remmen is het goed voor elkaar, zoals we dat natuurlijk van Porsche kennen. De 360mm grote schijven met 6 zuigers aan de voorkant en 330mm schijven met vier zuigers achter zorgen voor een bizar korte remweg voor een auto van dit kaliber.



Het rempedaal laat zich lekker doseren en je kunt dus met veel gevoel de auto een bocht inremmen. Zoals besproken is ook het geluid van de V8 meer dan in orde. Wanneer de auto van je af accelereert blijft je hem maar nakijken en vooral luisteren. De brul die de V8 produceert is nog lang te horen, maar klinkt nimmer 'too much'. Niet alleen het geluid geeft een reden tot nakijken, ook het uiterlijk, iets dat dan ook veelvuldig gebeurt. Wanneer je op straat voorbij rijdt kijkt iedereen alsof de Gouden Koets voorbij komt. Jong en oud, man of vrouw het maakt niet uit, allemaal gunnen ze de Panamera een blik. Hij imponeert door zijn voorkomen en genereert zelfs meer aandacht dan een 911 GT3 doet.

'Strikje erom?'

Is er dan niets op de Panamera aan te merken? Tuurlijk wel, maar het is niet veel en zeer zeker overkomelijk. Kijken we naar het uiterlijk dan zal het absoluut een kwestie van smaak zijn of je de auto mooi vindt of niet. Feit is, dat er een redelijke prijs voor moet worden betaald. De Panamera S is er vanaf €138.450, voor een 4S zul je €143.750 en voor een Turbo zelfs €191.400 bij de Porsche dealer achter moeten laten. Erg veel geld natuurlijk, zeker als je meeneemt dat de geteste 4S was voorzien van de nodige opties en daardoor ook de €180.000 naderde. Daarvoor moet je dan dus het goedkopere plastic op het stuur, maar ook het beperkte zicht naar achteren op de koop toe nemen. Wanneer je dat doet, heb je één van de fijnste auto's die je maar kan wensen. Een sportlimo pur sang. De twee werelden, comfort en sportiviteit, verenigd in één auto op fantastische wijze. Voor mij persoonlijk de beste auto waar ik tot op heden in gereden heb, absoluut een strikje erom dus.

AUTO BESCHIKBAAR GESTELD DOOR PORSCHE CENTRUM ROTTERDAM. VOOR MEER FOTO'S KUNT U KIJKEN OP WWW.MARKNAUTA.NL

