



Porsche Panamera (2009 - 2016)

Wondere wereld

Autotest | Het zijn roerige tijden. Amerika's grootste autofabrikant heeft op het randje van faillissement gestaan. Een grote Zweedse autofabrikant is overgenomen door een piepkleine, Nederlandse sportwagenbouwer. Wie dat enkele jaren geleden had durven te voorspellen, zou voor gek zijn verklaard. Toch kan het nog onwaarschijnlijker: de nieuwste Porsche telt vier deuren, vier zitplaatsen en heeft bijzondere techniek aan boord om het verbruik te verlagen. Maak kennis met de Porsche Panamera Hybrid.

Wees gerust, de wereld staat niet helemaal op z'n kop. De vormgevers van Porsche zijn en blijven extreem conservatief. Zelfs deze vierdeurs Porsche is gebaseerd op het lijnenspel van de 911 die het merk al decennia lang met minimale wijzigingen voert.

Recht van voren gezien, lijkt de Panamera voor niet ingewijden zelfs als twee druppels water op alle andere Porsches. Alleen het silhouet breekt radicaal met alle tradities. Omdat de Porsche 911 sinds mensenheugenis in het collectieve geheugen gegrift staat, is het moeilijk zo'n grote wijziging te accepteren. Toch hebben de ontwerpers er alles aan gedaan om de balans van de auto zo veel mogelijk te behouden. Zo geven de lange motorkap en de langgerekte achterdeuren met zijruiten die groter lijken dan de portieren zelf, de auto een zekere elegantie.



Ruimte

Bovendien duiden die grote achterportieren er op dat de Panamera veel meer is dan een "excuus" om een Porsche te kunnen kopen. De achterbank is niet alleen goed toegankelijk, maar vooral heel ruim. Daarmee is deze Porsche een serieus alternatief voor luxe sedans uit het topsegment. De bagageruimte, iets waar Porsche voorheen ook weinig mee had, is eveneens royaal bemeten. Kies echter niet voor de optionele elektrisch bedienbare achterklep; die werkt storend traag.

Tegenover de royale binnenmaten staan op z'n zachtst gezegd royale buitenmaten. In de praktijk is de Panamera onhandig breed. Zo past de auto wel in een parkeervak, maar daarna resteert er geen ruimte rondom om ook nog uit te kunnen stappen.



Uitrusting

Porsche heeft getracht het vertrouwde gevoel van de sportwagens zo veel mogelijk te behouden. Alhoewel het coupé-gevoel ontbreekt, is het dashboard om de bestuurder heen gebouwd. Waar mogelijk zijn dezelfde knoppen, hendels en displays gebruikt als in de andere Porsche-modellen. Zoals mag worden verwacht in dit segment, is alle luxe en al het maatwerk dat Porsche kan leveren ook op de Panamera beschikbaar.



Omdat de testauto een hybride-exemplaar betreft, zijn daarop een paar uitzonderingen. Zo is "PASM+" (Porsche Active Suspension Management), dat de dynamiek vergroot, niet leverbaar op dit eco-model. Ook het optionele audiosysteem van het merk Burmester is door ruimtegebrek niet te installeren. Dat is een gemis, want het is het beste audiosysteem in de hele autobranche! Als alternatief is Bose-audio beschikbaar, maar dat klinkt zo bombastisch en opdringerig dat de standaard radio de voorkeur verdient.

Hybride

De grote attractie van de testauto is de recent geïntroduceerde hybride-aandrijving. Onder de motorkap zijn een 3.0 liter zescilinder benzinemotor én een elektromotor te vinden die via een achtraps automaat met dubbele koppeling de achterwielen aandrijven. De "Hybrid S" is een zogenaamde "full hybrid", hetgeen betekent dat de auto in staat is om volledig elektrisch te rijden.



De "Panamera Hybrid" hoeft nooit aan het stopcontact. Tijdens remmen of uitrollen wordt bewegingsenergie omgezet in elektriciteit. In tegenstelling tot een andere hybride van Porsche, de Cayenne, wordt het accupakket van de Panamera actief gekoeld waardoor het meer vermogen kan verwerken.



In de "e-power"-stand rijdt de Panamera geforceerd geheel elektrisch. Met een volle accu kan dat ongeveer drie kilometer lang. De prestaties zijn dan net voldoende om het overige verkeer niet op te houden, maar de sportieve inborst is ver te zoeken.

Zoals eerder aangegeven, is de Panamera bepaald geen stadsautootje en daarom zet Porsche de hybride-aandrijving anders is dan gebruikelijk. De

Panamera is namelijk in staat om bij snelheden tot 165 km/u volledig elektrisch te rijden! De elektromotor kan dergelijke snelheden niet opbouwen, maar wel enige tijd vasthouden. Dit vraagt echter een extreem voorzichtige rechtervoet, want wanneer de bestuurder ook maar iets accelereert springt de benzinemotor weer bij.



In de regel bepaalt de computer wanneer welke motor actief is, of wanneer beide krachtbronnen elkaar aanvullen. In dat laatste geval beschikt de "Panamera Hybrid S" over 380 pk / 580 Nm. En daarmee presteert ook dit groenste model als een echte Porsche!

De sprint van 0 naar 100 km/u wordt in 6 seconden geklaard, alhoewel de tussenacceleratie van 80 naar 120 km/u in 3.9 seconden in de praktijk veel indrukwekkender is. Ondanks het gewicht van bijna twee ton (!), is een venijnig tikje op het gaspedaal in de bocht voldoende om de achterkant een stapje opzij te laten zetten!

Porsche belooft een verbruik van 1 op 14, maar dat is alleen haalbaar wanneer met een gangetje van 80 à 90 km achter vrachtwagens aan wordt gereden. Wie kalm met de verkeersstroom meerijdt, verbruikt zo'n 1 op 10. Wanneer de Panamera wordt gereden als sportwagen, is het verbruik iets lager dan bij het basismodel en is het label "Hybride" vooral goed voor het imago.



Weggedrag

Alhoewel de "Panamera Hybrid S" ontegenzeggelijk snel is, ontbreekt de agressie of de giftigheid van de Porsche sportcoupés. Dat geldt niet alleen voor de prestaties, maar ook voor het weggedrag. Het hoge gewicht wordt deels gecompenseerd door de luchtvering, die het koetswerk onder alle omstandigheden in balans houdt.

Met een druk op de knop is de vering Amerikaans comfortabel, sportief stug of zelfs plankhard. Daarmee weet Porsche het "overgewicht" bij dagelijks gebruik deels te maskeren. Vooral bij een noodstop wordt alsnog pijnlijk duidelijk hoe zwaar de Panamera werkelijk is.

De Panamera Hybrid is echter niet bedoeld als sportwagen, maar als luxe auto voor de lange afstand. Op de snelweg zijn de motor, geluiden van de banden of de rijwind nauwelijks hoorbaar, zelfs bij snelheden tot ver boven de 200 km/u. Dankzij de hybride aandrijving wordt het comfort bij lagere snelheden alleen maar vergroot, waarmee de "Hybrid S" zelfs de meest comfortabele reisauto is die Porsche te bieden heeft.

Conclusie

Enkele jaren geleden zou een vierdeurs Porsche met hybride-aandrijving ondenkbaar zijn geweest. De tijden veranderen echter en Porsche heeft zich slim aangepast. Naast de bekende sportwagens heeft het merk nu ook een luxe reisauto in het programma, en gezien de verkoopcijfers was daar behoefte aan. De Panamera is zeker geen sportwagen, maar wel een luxeauto waarin de Porsche-genen duidelijk zijn terug te vinden.

De nieuwe "Hybrid S" is de enige Porsche met politiek correct A-label. Het beloofde lage verbruik is in de praktijk echter niet of nauwelijks te realiseren. Bovendien is de "Panamera Hybrid S" door het extra gewicht minder sportief dan de andere uitvoeringen. Daar staat tegenover dat de "Hybrid S" beter naar de buitenwereld toe is te verantwoorden en de hybride-aandrijving het comfort nog verder vergroot.



Specificaties

Porsche Panamera (2009 - 2016) S Hybrid

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	497 x 191 x 142 cm
Wielbasis	292 cm
Gewicht	1.980 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	80 l
Bagageruimte	445/1263 l
Bandenmaat	245/50ZR18

Motor en prestaties



Motorinhoud	2995 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	380 pk @ 5500 tpm
Koppel	580 Nm @ 1000 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6 sec.
Topsnelheid	270 km/u
Verbruik gemiddeld	7,1 l / 100 km
Verbruik stad	7,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	167 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 127.000,-
Prijs instapmodel	€ 102.800,-