



PANAMERA GTS

KOPEN MET

(en een beetje met verstand)



HET HART

De Turbo is dikker. De Hybrid is maatschappelijk veel meer verantwoord. En de Diesel is zuiniger. Maar koop je een Panamera met je hart, ga je voor de nieuwe GTS. Nooit eerder had een Panamera zoveel Porsche-DNA. Doe maar eentje in Karmin rot, alsjeblieft.

TEKST REIN DE RUITER FOTOGRAFIE ANDREW WALKINSHAW



Een geweldige auto hoor, die Porsche Panamera. Hij rijdt super, de afwerking is hoogwaardig en hij heeft de ruimte van een Connexxion-bus. Maar om nou te zeggen dat ie hoog op m'n verlanglijstje stond, nee. Daarvoor is de styling te controversieel – over de achterkant wordt nog steeds gediscussieerd – en is het verschil met de *good old* 911 te groot. Tot nu toe. Porsche *reshuffelt* met de Panamera GTS menig verlanglijstje.

We hoeven ons echt geen zorgen te maken over de Panamera. Het model verkoopt over de gehele wereld als een jekko, met dank aan de nieuwe markten als China. Maar volgens Porsche kan het altijd beter. En gezien het grote succes van de 997 GTS, het super-aangeklede *auf wiedersehen*-model van de vorige generatie van de

911, is die gedachte helemaal niet zo gek. Men neme een standaard auto, kleedt die aan tot ie zo'n beetje met de bodemplaat over de grond schuift van de extra's en doet ook nog wat aan de sportiviteit van de techniek. Ziedaar: de smakelijke ingrediënten van de GTS. Het werkte bij de 997, dus waarom zou het bij de Panamera en de Cayenne (zie ook het nieuws) niet werken?

MISSING LINK

De lettertjes GTS staan voor Gran Turismo Sport. De Panamera heeft allerlei aanpassingen waarmee de auto zelfs op het circuit zijn mannetje staat, zonder dat dit al te zeer ten koste gaat aan het comfort en het gebruiksgemak. De GTS is de *missing link* tussen de 4S en de



Turbo. Van het eerste model leent hij de atmosferische 4,8 liter V8 en van de tweede het onderstel. De motor is standaard gekoppeld aan een PDK-versnellingsbak en heeft aandrijving op vier wielen. De aanpassingen van de GT3 zijn allemaal functioneel. Porsche heeft bijvoorbeeld extra luchtfilters gemonteerd achter de koelsleuven in de bumper. Zodra de naald van de toerenteller de 3500 t/min heeft gepasseerd, zuigt een nieuw ontwikkeld inlaatsysteem extra lucht binnen. Samen met het aangepaste uitlaattraject, de bijgeslepen nokkenassen en verbeterde software levert de 4,8-liter V8 430 pk en 520 Nm. Daarmee is hij 30 pk en 20 Nm sterker dan de 4S. In 4,5 seconden zit je op de 100 km/h; de top bedraagt 288 km/h. Zelfs in vergelijking met een mastodont als de BMW M5 die 150 pk/160 Nm meer

heeft, doet hij het maar marginaal minder. Bij de acceleratie naar 100 km/h is hij slechts 0,2 seconden trager dan de Beemer uit München. Slechtzienden zullen de GT3 vooral herkennen aan zijn brute sound, afkomstig van vier dikke uitlaatpijpen. Het blok is dankzij de Sound Symposer in het interieur extra goed te horen; Zo worden de vibraties van het inlaatkanaal via een ingenieus akoestisch 'kanaal' versterkt in de A-stijlen. De V8 geeft een bulderend geluid af dat zich nog het best laat vergelijken met een Spitfire jachtvliegtuig op oorlogspad! Kippenvel!

Onveranderd bleef de keuzemogelijkheid tussen drie rijmodi: Standaard, Sport en Sport Plus. Elke modus kent zijn mate van stuurbekrachtiging, eigen gaspedaalreactie en



vering/schokdemper afstellingen. Ook het moment waarop de assistentsystemen ingrijpen verschilt. De standaardmodus is – net als in de ‘gewone’ Panamera – weliswaar nog steeds sterk op comfort gericht, maar in standje Sport Plus is de Porsche een stuk sportiever. Vooral in de snelle stand kan de Panamera GTS hard, erg hard. De Sport Plus-knop zet alle systemen op scherp, inclusief launch control; linker poot op de rem, rechter poot vol op het gas, rem los en je vliegt met een noodgang vooruit. Tot aan de derde versnelling van de *Porsche Doppelkupplung* geeft deze Panamera je genadeloze klappen in je rug. Dankzij de superieure afstelling van het onderstel – met standaard adaptieve lucht-



vering inclusief *Porsche Active Suspension Management* PASM - merk je al snel dat het allemaal nog harder kan. In GTS-uitmontering verandert de Panamera in een licht aanvoelende sportwagen. De vierwielaandrijving en z'n vele elektronische beschermengelen houden de 1.895 kilo zware vierzitter mooi in het gareel, zonder de bestuurder al te zeer te overrulen. Pas als je serieus hard remt – rode klauwen standaard, PCCB optioneel – of over een dijkje boendert, laat het gewicht zich wat meer gelden. Maar nooit krijg je het gevoel de controle over de auto te verliezen. Porsche heeft kans gezien de GTS zo te bouwen dat hij reageert als een lichtvoetige ballerina op Nike Air. Grote klasse!

VERLANGLIJSTJE

Met een paar aanpassingen heeft Porsche de Panamera GTS aan de buitenkant zo aangepast, dat zelfs de grootste zeurpieten – waar ik mezelf toe rekende – aangenaam verrast zijn. Zwarte accenten zoals de behuizing van de koplampen, diffusor, skirts en de uitlaten zorgen ervoor dat deze auto sportiever oogt dan ooit, vooral in een rode uitmontering met zwart gespoten wielen. De SportDesign neus komt van de Turbo, net als de automatisch uitklapbare achterspoiler die vanaf 90 km/h z'n vleugels niet alleen naar boven, maar ook naar links en rechts uitslaat. De GTS komt nog dreigender over doordat hij 10 millimeter dichter bij het asfalt ligt dan

DE CONCURRENTIE



Audi A8



BMW 7-serie



Jaguar XJ



Mercedes-Benz S-Klasse





de gewone Panamera. Al met al is deze Panamera een lekkere verschijning geworden die zelfs op mijn verlanglijstje is komen te staan. Binnenin zijn het GTS-logo's in de toerenteller en de hoofdsteunen, adaptieve sportstoelen met Alcantara, een SportDesign stuurwiel en de dorpels waarmee de GTS zich onderscheidt.

Nee, de Panamera GTS is nog steeds geen 911. Maar door een paar aanpassingen en zijn uitmonstering is hij aantrekkelijker dan ooit. Ondanks alle sportieve injecties is het opvallend hoe comfortabel je met de GTS over de snelweg kunt toeren. Maar activeer je de Sport Plus-modus, dan verandert deze Panamera in een circuitwaardige sportwagen die het alleen op puur vermogen aflegt tegen de Turbo. De GTS is de best uitgebalanceerde Panamera tot nu toe. In dynamisch opzicht is hij duidelijk superieur aan letterlijk en figuurlijk zware concurrenten als de Audi A8, de BMW 7-serie, de Jaguar XJ en de Mercedes-

Benz S-Klasse en hijgt hij in de nek van de Aston Martin Rapide. Een GTS koop je dus niet alleen met het hart, maar ook een beetje met je verstand. 

Porsche Panamera GTS

Inhoud (cm³)	4.806
Cilinderconfiguratie	8V
Kleppen per cilinder	4
Vermogen (kW/pk bij r/min)	316/430 bij 6.700
Koppel (Nm bij r/min)	520/3.500
Maximalsnelheid (km/h)	288
Acceleratie (0-100 km/h)	4,5
Verbruik gem. (l/100 km)	10,9
CO ₂ uitstoot (g/km)	256
Massa (kg)	1.895
Prijs vanaf	€156.099