



Pawel Piotrowski
7 april 2012

Merkambassadeur

Wie 'Porsche' zegt, bedoelt meestal de 911. Dat is al sinds 1963 zo en ook met de komst van de succesvolle Cayenne en Panamera is daar niets aan veranderd. Geen enkel ander model weerspiegelt de merkfilosofie van Porsche op zo'n standvaste wijze als de negen-elf. Ook de zevende generatie biedt de voorspelbare zekerheid die men van het Stuttgartse merk verwacht.



Onverwisselbaar

Een visuele verrassing is een nieuwe 911 nog nooit geweest. Daar zit ook niemand op te wachten. Natuurlijk zijn er nieuwe designelementen aanwezig die op voorgaande generaties nog niet voorhanden waren, maar de nieuwe stijlelementen blijven ook op deze generatie - die de interne code 991 draagt - keurig op de achtergrond. Aan de voorzijde is de LED-strook iets breder geworden en aan de achterkant zijn de achterlichten nu sierlijker van vorm. De buitenspiegels staan weer net zoals vroeger op pootjes. That's it.

De traditionele basisvorm van de carrosserie is uiteraard behouden gebleven, maar door een met 100 millimeter toegenomen wielbasis en een met vijf millimeter verlaagd dak oogt de 911 nu iets gestrekter. Dat is met name het achteraanzicht ten goede gekomen. De 'kont' oogt minder bol en doet vanuit de verte zelfs aan de brede en platte



Porsche 911 Carrera S PDK

heupen van de 993 denken. Een fraai compliment, de oude 993 wordt namelijk door velen - mijzelf inclusief - als de mooiste 911 ooit beschouwd.



Commandocentrale

In het interieur gaat alle aandacht vanzelf naar de nieuwe middentunnel. Deze valt bij het instappen direct op en herbergt de belangrijkste knoppen van de 911. Leuk detail: volgens de brochure komt de inspiratie voor de lange en smalle middentunnel uit de illustere Carrera GT. Achter de keuzehendel van de PDK bevindt zich de commandocentrale waarmee je de Porsche naar eigen smaak in kunt stellen. Hier vind je de Sport en Sport Plus knop, alsmede de 'Fun Button' waarmee een set kleppen in de optionele sportuitlaat wordt geopend en meer animaal motorgeschreeuw tot het interieur doordringt.



Porsche 911 Carrera S PDK

Daar bereikt het bulderende, jankende, grommende en roffelende boxergeluid de bestuurder. De zitpositie is vanzelfsprekend perfect. In de adaptieve sportstoelen zit je laag tegen de vloer aan. Uitgebreide instelmogelijkheden zorgen ervoor dat de stoelen als een maatpak aanvoelen. Zij bieden voldoende zitcomfort voor het dagelijkse woon-werkverkeer, maar ook competente ondersteuning voor een track day. Voor het dagelijkse verkeer vormt de lage instap en relatief kleine bagageruimte wel een beperking.



Doorontwikkeld

Van alle sportwagens is de Porsche 911 wellicht het meest doorontwikkeld. In de Carrera S heb je vanaf nu de beschikking over vierhonderd atmosferische pk's uit een 3.8 liter boxer zescilinder. Dat zijn 15pk meer dan voorheen. Ook krijg je er 20Nm bij. Dat is niet opzienbarend veel, maar samen met de bereikte gewichtsreductie van 40kg



Porsche 911 Carrera S PDK

zorgt dit toch voor verbeterde prestaties. De 100km/h bereik je binnen 4,2 tellen en de topsnelheid bedraagt 302km/h. Om het in perspectief te plaatsen: dat is net zo snel als de 911 Turbo van twee generaties geleden.

Nog indrukwekkender is de manier waarop deze prestaties worden bereikt. Er bestaan zeer weinig motoren die zo enthousiast in toerental omhoog klimmen. De gasrespons is in de Sport en Sport Plus modus fenomenaal. Via het Porsche Doppelkupplungsgetriebe wordt het vermogen naar de brede achterwielen gestuurd. De bak schakelt razendsnel en kiest altijd het juiste verzet. Wanneer je de auto uit laat rollen en in de manuele modus terugschakelt word je getrakteerd op een dot tussengas. Gek genoeg kan flipperen met peddels alleen in combinatie met het optionele sportstuur. Waar vroeger de TipTronic S bak nog enigszins afbreuk aan de sportieve rijbeleving deed, daar voegt de PDK transmissie juist beleving toe. Het meest spectaculaire feature is de Launch Control. Met een hevige klap en lichtjes kwispelende staart schiet de 911 als een hooligan naar voren.



Uitgerijpt

Dankzij een toegenomen wielbasis, meer spoorbreedte en het actieve dempingsysteem PASM heeft de 911 voldoende comfort aan boord voor dagelijks gebruik. Dit betekent echter niet dat de 911 tot een zacht geveerde GT is gedegradeerd. Integendeel. De demping varieert in strafheid wat het contact met het wegdek ten goede komt. Met het verbeterde onderstel is de 911 in staat om ontzagwekkende bochtsnelheden te bereiken. Daarbij blijft de auto zeer vlak. Hoe hard je de bocht ook induikt, op geen enkel moment treedt onderstuur op. Met wat provocatie is licht overstuur op te wekken, maar dat wordt vrijwel meteen door het ESP in de kiem gesmoord.

Een heet hangijzer is de nieuwe elektromechanische stuurbekrachtiging. Toch is er geen reden tot bezorgdheid. Walter Röhrl hielp mee bij de ontwikkeling en stuurde het



Porsche 911 Carrera S PDK

prototype tot drie keer toe terug naar de ingenieurs. Het resultaat is een stuurmechanisme dat zeer precies en snel werkt. Als bestuurder krijg je nog steeds een zee aan feedback en gevoel door. Slechts rond de middenstand is de besturing een tikkeltje vaag, maar dat komt de rust tijdens langere afstanden weer ten goede. Nieuw is ook het start-stop systeem dat het verbruik binnen de perken moet houden. Leuk voor op een modale gezinsauto, maar op een sportwagen voelt het systeem nogal misplaatst aan. Gelukkig kan het ook uit. De kenmerkende boxersound wil je als liefhebber natuurlijk ook voor het stoplicht blijven horen.



Volbloed

De zevende generatie van de Porsche 911 is misschien wel de best geëvolueerde sportauto die op dit moment te koop is. Hij voldoet aan alle eisen die je aan een volbloed sportwagen kunt stellen. Met de inzet van de elektromechanische



Porsche 911 Carrera S PDK

stuurbekrachtiging heeft hij weliswaar iets aan karakter ingeboet, daar staat echter een verbeterde dagelijkse inzetbaarheid tegenover. En dat laatste kan nou net de doorslaggevende factor zijn.

Fotografie: Luuk van Kaathoven

Plus

- + Uitmuntende wegligging
- + Verfijnde en uitgerijpte techniek
- + Dagelijks inzetbaar

Min

- Lage instap
- Kleine bagageruimte
- Er komen nog leukere afgeleiden aan...