

Intro

De 911 wordt ook wel de sportwagen voor alledag genoemd. Snel, krachtig en sportief, maar gebouwd volgens de maatstaven van het Duitse concept "alltagstauglichkeit", wat zoiets betekent als "alledaagse bruikbaarheid". Dat klinkt natuurlijk heel aantrekkelijk. Een sportwagen die ook kan dienen als doordeweekse auto. Een auto waarmee je van maandag tot en met vrijdag naar je werk rijdt, maar waarmee je met hetzelfde gemak op zaterdag of zondag een paar rondjes over het Nordschleife-circuit kan boenderen.



De 911 Carrera 4S doet daar nog een schepje bovenop. Of eigenlijk: twee schepjes. De letter 'S' staat voor wat extra sportiviteit in de vorm van een vermogensstijging van dertig pk ten opzichte van de 'gewone' 911 en de het cijfer '4' staat voor wat extra praktische bruikbaarheid in de vorm van vierwielaandrijving. Nu betekent dat niet dat de auto terreinwaardig is, maar 4WD voegt wel wat veiligheid toe, waardoor de Carrera 4S een stukje beter geschikt is als dagelijkse auto. Eigenlijk lijkt het gewoon te mooi om waar te zijn. Een sportwagen die je elke dag kan gebruiken, dat kan toch niet?

Het exterieur

Back to basics. Dat lijkt het motto van de ontwerpers van de huidige 911 te zijn geweest. Het vorige type was een model dat veel Porsche liefhebbers liever snel vergeten. Met name het feit dat de koplampen een rare vorm hadden – dat wil zeggen: ze waren niet rond – was hier debet aan. Voor Porsche was dit een reden om weer terug te grijpen naar het oude ontwerp: twee ronde koplampen, net als vroeger.

Aan de achterkant is weinig nieuws te zien, die is bijna hetzelfde als die van het vorige model, dus die achterkant kennen we al zo'n tien jaar.

Een klein verschilletje is dat de achterlichten iets anders zijn vormgegeven, maar meer is het eigenlijk niet. Evolutie, en geen revolutie dus. Wat wel opmerkelijk is, dat is het aantal uitlaten. De laatste decennia hadden de 911's altijd twee uitlaten, maar deze Carrera 4S heeft er maar liefst vier. "Hoe meer, hoe beter" geldt hier niet, want de 911 ziet er met twee uitlaten stoerder uit dan met vier.



Volle heupen en vier uitlaten, dat moet wel een Carrera 4S zijn.



De gewone 911 heeft al mooi gevormde heupen, maar bij de Carrera 4S zijn ze nét wat dikker. Omdat de achterste wielkasten plaats moeten bieden aan achterwielen die geschoeid zijn met meer dan dertig centimeter breed rubber, zijn alle vierwielangedreven 911's ongeveer 4,5 centimeter breder dan de achterwielangedreven 911's. Dat lijkt niet veel, maar het geeft net dat beetje extra.

Hoewel de kleur zwart een mooie kleur is voor deze auto, zou een iets minder veilige kleur een stuk beter bij de auto passen. Een sportwagen mag immers best opvallen. Donkerblauw is bijvoorbeeld een erg fraaie kleur voor deze 911. Omdat het hier een S-versie betreft, is de auto voorzien van Carrera S-wielen. Het ontwerp van deze wielen is 'een beetje raar', met de hoekige spaken en de vierkante uitsparingen aan het eind van elke spaak, maar toch passen de wielen goed bij het ontwerp van de auto: scherp en modern.

Het interieur

Zoals we gewend zijn van Porsche, ziet het interieur er netjes en luxe uit. Daarmee wordt nog eens benadrukt dat we te maken hebben met een heel beschaafde sportwagen en niet met een compromisloze circuitracer. De vormgeving van het dashboard is heel aardig, maar de drukke middenconsole doet enigszins afbreuk aan de eenvoud waarmee de rest van het dashboard is te typeren. Porsche zou er goed aan doen om nog eens na te denken over de middenconsole, want afgezien van de middenconsole is het gewoon een mooi interieur.



Het is donker in de 911, maar de zilverkleurige accenten fleuren het wat op.

De standaard stoelen zijn al behoorlijk sportief, maar de optionele sportstoelen zijn nog sportiever, dankzij de stuggere stoelvulling en verhoogde zijwangen. Het voordeel hiervan moge duidelijk zijn: de stoelen houden je perfect op je plek, zelfs in de scherpste bochten. De keerzijde is dat sommige mensen de stoelen als 'te hard' kunnen ervaren, maar de oplossing voor dat probleem is simpel: geen vinkje zetten voor de optie 'sportstoelen'.

Vanuit de sportstoelen heb je een goed uitzicht op het instrumentarium. Prominent in beeld is de centraal geplaatst toerenteller, die qua grootte alle andere tellers overtreft. De vormgeving van het geheel is prachtig, maar de afleesbaarheid is niet erg goed. Zo kun je de snelheid bijvoorbeeld maar moeilijk van de snelheidsmeter aflezen, die is namelijk aan de kleine kant en de snelheid wordt, traditiegetrouw, met tussenstappen van maar liefst 50km/h aangegeven. Voor de precieze snelheid kun je dus beter naar de digitale teller kijken.

Voor de ruime achterbank of de flinke kofferbak hoef je de 911 niet te kopen. De achterbank, bestaande uit twee kleine 'zitjes', is alleen geschikt voor kleine kinderen en de kofferruimte – die in de neus zit, omdat de motor achterin geplaatst is – meet niet meer dan ongeveer honderd liter. Gelukkig is er voor



de bestuurder en diens passagier wel genoeg ruimte, dankzij de lage stoelen is er genoeg hoofdruimte en ook in de breedte is er voldoende plaats.

Het rijden

Links van het stuur zit het contact, waarmee je de zescilinder boxermotor kunt wekken. Bij het starten gaat de toerenteller meteen even richting tweeduizend toeren en hoor je een beschaafde brom vanuit de staart klinken: het beest is wakker. Tijdens het wegrijden valt gelijk op dat deze auto weinig moeite heeft met stadsverkeer. Hij stuurt niet zwaar, hij reageert niet nerveus op het gaspedaal, de auto is ook niet stuiterig op oneffenheden of verkeersdrempels en bovendien heb je geen last van een zwaar koppelingspedaal: het is immers een automaat.



Dankzij de vierwielaandrijving is er zelfs op nat wegdek genoeg grip voorhanden.

Een automaat hoort niet in een sportwagen. Toch is het Tiptronic S systeem, een volautomat met handmatige bediening via het stuur, best prettig. In de handmatige stand kun je zelf op- en terugschakelen, maar ook in de automatische stand is dat mogelijk, hij gaat dan echter wel weer terug naar de automatische stand nadat je zelf hebt geschakeld. Helaas doet zo een automaat wel enigszins afbreuk aan de sportieve beleving, bovendien schakelt hij al vroeg op naar een hogere versnelling en laat terug naar een lagere versnelling.

Op de middenconsole zitten twee heel aardige knopjes: een met uitlaat- en een met een schokbreker-symbooltje. Met het uitlaat-knopje kun je het volume en de klank van het uitlaatgeluid regelen: standaard of extra rauw en luid. Natuurlijk klinkt de 'rauwe'-stand schitterend, maar is niet onwaarschijnlijk dat het op den duur wat vermoeiend kan zijn. Het schokbreker-knopje hoort bij het actieve onderstel, door dit knopje in te drukken kun je kiezen tussen een normale instelling of een wat stugger onderstel. Op deze manier kun je eenvoudig de auto wat sportiever of wat minder sportief maken.

Eenmaal gewend aan de automaat, aan de knopjes en aan de geluiden, kan het echte rijden beginnen. Wat meteen opvalt, is de enorm snelle gasrespons: even het pedaal indrukken is al genoeg om de neus direct een stukje omhoog te laten gaan. Ook reageert de auto heel direct op sturbewegingen, het moge duidelijk zijn dat we met een sportwagen te maken hebben. Zowel met de 'harde' onderstelafstemming als met de 'comfortabele' afstemming is de wegligging zeer goed, de auto ligt vrijwel altijd netjes vlak op de weg.

Tijdens de testperiode is er regelmatig op nat wegdek gereden en dan komt de vierwielaandrijving goed van pas, hoge bochtensnelheden zijn mogelijk zonder dat de auto 'glijerig' aanvoelt. Bovendien voelt de auto niet logger aan dan een achterwielaangedreven 911, dat bij andere vierwielaangedreven auto's wel eens het geval is. Helaas heeft het wel een keerzijde: de 4S is een beetje zwaarder dan de S, dus qua acceleratie op hoge snelheden en qua topsnelheid lever je iets in.

Desalniettemin is deze 911 erg vlot. Vanaf stilstand kost het net iets meer dan vijf seconden om te accelereren tot 100km/h en nog eens vijf seconden later passeert de teller 160km/h. Pas bij 290km/h verliest de 911 het gevecht tegen de natuurkrachten en houdt hij op met accelereren. Het is zo klaar als een klontje dat deze auto qua prestaties zijn mannetje staat. Ook in het vertragen is hij erg goed. De remmen zijn zeer bijterig en zelfs na regelmatig hard remmen verliezen ze hun kracht niet.

Slot

De Carrera 4S is een prima auto. Hij heeft precies wat je van een sportwagen mag verwachten: een sportief onderstel, indrukwekkende prestaties, een mooi motorgeluid en een fraaie vormgeving. Zaken als vierwielaandrijving en een automatische versnellingsbak doen enigszins afbreuk aan de sportiviteit, maar maken deze auto wel beter geschikt om te gebruiken als dagelijks vervoer. Uiteraard is er ook nog een aantal minpuntjes dat inherent is aan een sportwagen: een lage instap, weinig bagageruimte en een hoog brandstofverbruik. Al met al is het gewoon een fijne sportwagen, met alle voor- en nadelen van dien.



Inclusief opties kost de geteste auto iets meer dan anderhalve ton en voor dat geld kun je ook een Audi R8 kopen, een Jaguar XKR of een Aston Martin V8 Vantage. Tussen deze auto's een keuze maken is een kwestie van smaak. Houd je van Duits of van Brits, van zescilinders of van achtcilinders, van vierwielaandrijving of achterwielaandrijving? Uiteindelijk gaat het allemaal om het gevoel dat je bij een auto hebt, en dat zit bij de 911 wel goed.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Uitstekende wegligging
- + Dagelijks bruikbaar
- + Fraaie vormgeving

Min

- Drukke middenconsole
- Stevige basisprijs, prijzige opties
- Minder sportief door automaat en 4WD