Dirk-Jan Dalhuisen
14 september 2013

Happy birthday

Je vijftigste verjaardag, het lijkt zo'n vanzelfsprekende gebeurtenis in je leven. Hoe anders is dat in de autowereld: slechts een handjevol auto's is het gegeven om het een halve eeuw uit te zingen. De Porsche 911 is er misschien wel het bekendste voorbeeld van. Wij slaan zo'n feestje natuurlijk niet af en vierden het op gepaste wijze: onder de zomerzon, met het dak eraf. Figuurlijk, maar vooral ook letterlijk. Zonnebril op en insmeren maar, tijd voor een dag uitwaaien met de dakloze jubilaris.

Spierballentaal

Nog voordat de eerste Senseo's vandaag beginnen te pruttelen, verdwijnt de sleutel al in het contactslot - uiteraard links naast het stuur - van 'onze' 911, die alvast open staat te wachten. Uit de vier sportuitlaten (Ã¡ 2.753 euro; ka-ching!) schalt een indringende roffel. Met serieuze spierballentaal laat de boxermotor achterin de Carrera S weten dat 'ie wakker is. De schreeuw is kort, maar krachtig genoeg om nog maar eens aan het CV van deze Elfer te worden herinnerd: 400 pk, nul tot honderd in 4,5 seconden en een topsnelheid van 300 km/h. Nou ja, 299 km/h - who cares?

De laatste flarden ochtendnevel hangen nog boven de weilanden als we Leusden verlaten en de Veluwe opzoeken. Op een door vakantiegangers en vertegenwoordigers bevolkte A28 draaien we de 911 eerst maar eens op ons gemak warm. Ondanks het angstaanjagende prestatiepotentieel kun je het icoon uit Zuffenhausen ook gerust zonder handschoentjes aanpakken. De 911 laat zich soepeltjes besturen en hoewel z'n volledige vermogen pas bij 7.400 rpm tegen het asfalt wordt gesmeten, schakelt de zeventraps PDK bij een rustige rijstijl al heel vroeg op.

Bewijsdrang

Na een rustige warming-up bereiken we halverwege de dag de fotolocatie. Een mooi moment om de lijnen van de auto eens rustig in ons op te nemen. Eigenlijk weet je van tevoren al dat je niet voor grote verrassingen komt te staan, want evolutie is al sinds z'n geboorte de kracht van de 911. Ook de nieuwste, zevende generatie - ook wel bekend onder de codenaam 991 - verloochent z'n afkomst niet: van grote afstand is 'ie herkenbaar, maar pas van dichtbij te onderscheiden van de voorgaande editie. Een bijzondere prestatie dat zo'n model, dat al zo lang meedraait, toch steeds weer met de tijd mee blijft gaan.

Traditiegetrouw begint de carriÃ¨re van een 911 met de Carrera-modellen. Zowel motorisch als optisch staat dat gelijk aan betrekkelijke ingetogenheid, en dus valt voor de combi van GT-zilver, zwart leder en strakke vijfspaaks wielen wel wat te zeggen. Hoewel 'ie ook als Carrera heel wat in z'n mars heeft, spat de bewijsdrang er niet direct van af. Desondanks staat de nieuwe Elfer met z'n geknepen achterlichtunits wel wat intimiderender op z'n 20 inch sloffen: de auto hangt lager boven het asfalt en doordat

de wielen ook nog eens verder uit elkaar staan, oogt het totaalplaatje er niet minder zelfverzekerd om.

Diep ingekapseld

Vanbinnen heeft de 911 meer weg van een luxueuze limousine dan van een hardcore sportwagen. Eenmaal ingestapt - met gesloten kap is dat best even een behendigheidsoefening - word je opgevangen door adaptieve sportstoelen. De meerwaarde ten opzichte van de standaardstoelen kunnen we niet beoordelen; feit is wel dat ze als gegoten zitten. Mag ook wel, voor 3.457 euro. In theorie passen er achterin de 911 ook nog twee personen, al voelen weekendtassen zich daar waarschijnlijk beter op hun gemak. De bagagebak in de neus van de 911 is met 135 liter tenslotte ook niet al te groot.

Vanachter het sportstuur kijk je tegen een fraai afgewerkt dashboard, waarop het infotainmentdisplay een centrale positie inneemt. Onder dat display zit een handvol kleine knopjes waarmee multimedia en airco worden aangestuurd. Doordat die knopjes

precies achter de keuzehendel van de PDK zijn weggemoffeld, grijp je nog wel eens mis - kwestie van wennen. De hoge middentunnel zorgt ervoor dat je lekker diep ingekapseld zit in de 911. Naast de keuzehendel herbergt de middentunnel ook drie knoppen om het windscherm en de kap te bedienen. Daarover gesproken: ook 'met de pet op' ziet de 911 er prima uit.

Donder en geweld

Maar de leukste knoppen bewaren we voor het laatst. Naast de knop om het geluid uit de sportuitlaten op te schroeven, zijn dat de beide knoppen waarop de woorden 'Sport' en 'Sport Plus' prijken. Die eerste modus blijkt nog maar een bescheiden opstapje naar het echte spektakel, dat begint zodra je de auto in 'Sport Plus' zet. Dan zet de 911 z'n masker helemaal af: de dempers worden aanspannen, de gasrespons is feller, de motor zingt een toontje harder en de PDK is in opperste staat van paraatheid. Ronduit bizar dat diezelfde auto waarmee we vanochtend nog zo rustig over de Veluwe toerden, zich nu ineens van een heel andere kant laat zien.

EÃ©n kleine trap op z'n staart en de 911 bijt furieus van zich af. Razendsnel schakelt de PDK-automaat een paar trappen terug. Terwijl het geschreeuw van de boxermotor je om de oren vliegt, schiet de Elfer met donder en geweld vooruit, zo mogelijk nog sneller dan de centrale toerenteller richting het 'rood' jaagt. WÃ¡t een krachtsexplosie! Minstens zo indrukwekkend is het gemak waarmee de 911 bochten aanvalt. Ondanks de overstap naar elektromechanische stuurbekrachtiging voelt de besturing nog steeds bovengemiddeld natuurlijk aan. Je moet ver, hÃ©Ã©l ver gaan om de auto in onbalans te brengen en dan is er altijd nog het ESP om je in het juiste spoor te houden.

Pensioen

Wat we eerder al over de 911 CoupÃ© schreven, geldt eigenlijk ook voor de Cabriolet: misschien wel Ã©Ã©n van de best geÃ«volueerde sportauto's van dit moment. Zoals je 50-jarige buurman heel serieus kan zijn, maar ook best in is voor een geintje, zo heeft de 911 ook twee totaal verschillende gezichten. Je hoeft maar op een knop te drukken of de 911 transformeert van een ontspannen cruiser voor alledag in een scherpe stuurmansauto, die zonder dak nog eens een flinke dosis muzikale beleving

toevoegt ook. Nee, de 911 mag dan al een halve eeuw meedraaien, van ons hoeft 'ie nog lang niet met pensioen...

Plus

+ Tijdloze schoonheid
+ Uitmuntende allrounder
+ Sensationele aandrijflijn

Min

- Instap met gesloten kap
- Ergonomische missertjes
- Prijzige opties