



Porsche 991 Carrera 4S Cabrio

BEGEERLIJK G



EEL

Je kunt er de klok op gelijk zetten: na de introductie van de achterwielaangedreven versie van de 911 volgt altijd een Carrera 4 en Carrera 4S met vierwielaandrijving. Porsche maakt de nieuwe 991 Carrera 4S nóg kleviger in bochten én in rechte lijn en is in de cabriolet-versie begeerlijker dan ooit.

TEKST REIN DE RUITER FOTOGRAFIE JOOST FRANKEN

Bij de Porsche dealers kan de vierwielaangedreven variant van de 911 doorgaans niet snel genoeg in de showroom arriveren. Want sinds in 1988 de allereerste vierwielaangedreven Porsche als 964 Carrera 4 in de showroom stond – ik tel mijn lievelings über-Porsche 959 voor het gemak maar even niet mee – kiest het overgrote deel van de Nederlandse 911-kopers voor een Carrera 4 of Carrera 4S. Zij gaan voor deze auto omdat deze naar verluidt de nadelen van de achterwielaangedreven versie elimineert: waar de kont van een ‘gewone’ 911 je al lang heeft ingehaald, zorgt vierwielaandrijving voor een enorme dosis extra veiligheid en tractie. Met de vierwielaandrijving durf je zelfs je opoe met je kostbare voertuig naar het winkelcentrum te sturen. Ook bij ijsel en/of sneeuw. De 991 Carrera 4S is voorzien van het Porsche Traction Management (PTM) voor een krachtverdeling, die is aangepast aan de meest uiteenlopende weg- en weersomstandigheden. De PTM-vierwielaandrijving is een doorontwikkeling van het systeem uit de ‘oude’ 997 Turbo. In normale omstandigheden gaat het vermogen





enkel naar de achterwielen; een meerplatenkoppeling zorgt ervoor dat tot honderd procent van het motorkoppel in een flits van nauwelijks honderd milliseconden de vooras kan bereiken. Voor wie wil weten wat er onderhuids gebeurt, is deze krachtenverdeling te volgen op het tft-schermpje van de klokkenwinkel. Om dreigend onderstuur daadkrachtig tegen te gaan, remt de 4S ook het binnenste wiel af middels het standaard geleverde Porsche Torque Vectoring (PTV) respectievelijk Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus). Handgeschakelde modellen hebben een mechanisch sperdifferentieel, een auto met PDK heeft een elektronisch geregeld exemplaar. Indrukwekkend op papier, en ronduit verbluffend in realiteit.

De techniek staat ook als reddende engel paraat als je plotseling je voet van het gas haalt: het remsysteem verwacht een mogelijke noodstop en zet de remmen alvast een tikkie onder druk voor het geval dát. Omdat de blokken al lichtjes tegen de schijven aanschurken, scheelt dat tot 80 milliseconde en wordt de remweg korter.

Herkenbaar

Als de weg droog is en je op normaal tempo rijdt, is er nauwelijks onderscheid tussen een twee- of vierwielaangetreden 911. PTM wordt pas wakker als de elektronica detecteert dat de voor- of achterwielen grip verliezen. Dan wordt de verdeling van het vermogen aangepast,





Goede traditie

Vierwielaandrijving en Porsche hebben al sinds 1901 een geschiedenis. In dat jaar leverde Ferdinand Porsche een vierwielaangedreven Lohner-Porsche racewagen persoonlijk af bij een Brit. Echt serieus werd het toen de eerste Porsche 911 met vierwielaandrijving als cabriolet-studie in 1981 op de IAA stond. In 1984 behaalde een vierwielaangedreven 911 de overwinning in de roemruchte rally Parijs/Dakar. In 1986 introduceerde Porsche de sensationele 959 met zijn elektronisch geregelde vierwielaandrijving en ingenieuze ondersteltechniek, waarvan niveau- en schokdemperegeling zich automatisch aan de rijomstandigheden aanpasten. Porsche won in 1985 de Pharao-rally in Egypte met een voorloper van de straatversie. Een jaar later zette een 959 Parijs-Dakar op zijn naam.

De eerste relatief betaalbare vierwielaangedreven Porsche kwam in het najaar van 1988 op de markt: de 964 Carrera 4. Na dit model volgden 4x4 versies van de 993, 996 en 997, de Panamera en niet te vergeten Porsche's eerste succesvolle SUV: de Cayenne.

bijvoorbeeld in kritieke grenssituaties op natte wegen, verschillen in het wegdek en plotselinge lastwisselingen in scherpe bochten. De voorwielen kunnen tot veertig procent van de kracht overnemen. Je merkt dat vooral in snel genomen bochten waarbij de kont van een achterwielaangedreven Porsche de natuurlijke neiging heeft om de voorzijde in te halen. Waar bij een achterwielaangedreven Porsche bidden vaak al te laat was, voorkomt PTM het uitbreken in vergaande mate. Dankzij de vierwielaandrijving is de auto vijftig kilo zwaarder, maar dat is bij de acceleratie zelfs met de optionele chronometer die pontificaal midden op het dashboard is geplaatst niet te merken. Het gemiddeld verbruik ligt 0,3 l/100 km hoger.

Vanbuiten is de Carrera 4S duidelijk herkenbaar. Naast de rode reflector tussen beide achterlichtblokken – een item dat wij nog steeds erg lekker vinden smoelen –, aangepaste koelsleuven in

de neus en de matte afwerking van de zijramen herken je de Carrera 4S ook aan zijn dikkere reet. Om de toegenomen spoorbreedte op te vangen, zijn de achterschermen elk 22 millimeter breder. Dat staat niet alleen lekker en dik, maar het is ook nodig om de bredere velgen te kunnen herbergen. Ook de looks van de cabrio zijn ronduit begerlijk. Hoewel het Racinggelb van onze testwagen – een slap aftreksel van het vroegere Speedgelb – niet ieders smaak is. Al helemaal met de optionele gele accenten van Porsche Exclusive in het interieur.

Liefst veertig procent van alle 911-modellen wordt geleverd met een cabrioletkap, ondanks dat RTL-weervrouw Helga van Leur doorgaans in mineur lijkt te praten als het over het Nederlandse weer gaat. Sinds Porsche in het modeljaar 1983 met de eerste open variant van de 911 op de markt kwam, zijn er steeds minder praktische redenen om niet voor een cabriolet te kiezen. De huidige cabrioletkap van

Porsche klappert, piept en kraakt al lang niet meer. Want de kap oogt weliswaar als een klassieke cabrio-kap, maar is het zeker niet. Onder z'n stoffen huidje zit een meesterlijke constructie van drie grotendeels magnesium delen verscholen die zich met een druk op een knop achter de zittingen opvouwen. Het dak kan rijdend worden gesloten of geopend, net als voorheen tot snelheden van maximaal 50 km/h. Openen en sluiten geschiedt in een oogwenk, in slechts dertien seconden is deze versie zomerklaar.

Stijver

In een eerdere test van de 'gewone' 991 C2 Cabriolet memoreerde ik het al: de kap is goed geïsoleerd en daarbij is de cabriolet door de jaren heen steeds stijver geworden. Het ontbreken van een vast dak en het bijbehorende negatieve gevolg voor de wegligging is nog nauwelijks een issue. Ook op de slechtste wegen trotseert de cabriolet grote kuilen zonder enig piepje of kraakje. De kap is zo ontworpen dat de lijn nagenoeg hetzelfde is als de dichte variant. Het model is zowel open als gesloten uitermate fraai. Dus ook daarvoor hoeft je 'm niet meer te laten staan.





Verstandelijk gezien ga je voor de vierwielaangedreven Carrera. Door zijn intelligente techniek brengt hij je veiliger én sneller van A naar B. Uiteraard kost de 991 Carrera 4S serieus geld. Precies 150.000 euro moet de 'kale' 4S cabrio met PDK kosten. En dan moeten hebbedingen als keramische remmen, Sport Chrono of sportstoelen nog wel apart worden afgerekend. Maar nog nooit heeft Porsche zo'n fijne cabriolet in het programma gehad. De open versie van de 991 biedt alles wat een coupé ook biedt, maar dan een beetje meer. ■

PORSCHE 991 CARRERA 4S PDK CABRIOLET

Inhoud (cm ³)	3.800
Cilinderconfiguratie	zescilinder boxer
Vermogen (kW [pk] bij r/min)	294 [400]/7.400
Koppel (Nm bij r/min)	440/5.600
Topsnelheid (km/h, fabrieksopgave)	294
0-100 km/h (fabrieksopgave)	4,5
Verbruik gemiddeld (l/100 km, fabrieksopgave)	9,2
Brandstoflabel	F
CO ₂ -uitstoot (g/km)	217
Massa kenteken (kg)	1.535
Prijs vanaf	€ 150.000