



De 991 Coupé rijdt geweldig, ziet er geweldig uit en heeft alles in zich wat je van een Porsche verwacht. De nieuwe 991 Cabriolet kent dezelfde mogelijkheden. Maar dan met een extra zonnig aspect: met de wind door je haren en de zon op je kop wordt Porsche-rijden nog een stuk leuker. We reden in de 991 S Cabriolet met PDK en genoten zowel open als dicht.

TEKST REIN DE RUITER FOTOGRAFIE RONALD VAN DEN HURK

Soms vervloek ik het feit dat ik in Nederland woon. Met name als de zon het weer eens laat afweten en de regen met bakken uit de hemel valt, zoals dat de afgelopen maanden is gebeurd. Dus tijdens de testperiode baal ik er stevig van als ik de kap van de 991 S Cabriolet vaak dicht moet laten. Want hoe lekker zou het zijn als je met een simpele druk op de knop vol van de zon kunt genieten. Dankzij weerradar.nl en knmi.nl vind ik gelukkig toch nog een aantal plekken waar het wél droog is.

Nederlandse Porsche-cliënten zal de kans op overvloedige regen overigens een worst zijn. Want ondanks dat Piet Paulusma doorgaans in mineur praat, wordt liefst veertig procent van alle 911-modellen uitgeleverd met een cabrio-

letkap. Sinds Porsche in het modeljaar 1983 met de eerste open variant van de 911 op de markt kwam, zijn er steeds minder praktische redenen te bedenken om niet voor een cabriolet te kiezen. De huidige cabrioletkap van Porsche klappert, piept en kraakt al lang niet meer. De kap oogt weliswaar als een klassieke cabriokap, 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 de nieuwe versie van Porsche zomerklaar.







ORIGAMI

Porsche ontwikkelde een ultralicht en zeer rap elektrisch dak dat bijzonder goed geïsoleerd is. De cabriolet is steeds stijver geworden, zodat het ontbreken van een vast dak en het bijbehorende negatieve gevolg voor de wegligging nog nauwelijks een issue is. Volgens Porsche is de open versie van de 991 achttien procent stijver dan zijn voorganger 997. Het dak weegt met een totaalgewicht van 36 kilo evenveel als het veel minder complexe stoffen dak van de vorige 911 Cabrio. Ook op de slechtste wegen trotseert de cabriolet grote kuilen zonder enig piepje of kraakje. Bij open rijden blijft het haar – indien aanwezig – overigens mooi in de krul dankzij een prachtig windscherm dat met een druk op een

knop in twee seconden omhoog floept. Porsche verwijst daarmee het origami-achtige windscherm van vroeger naar de geschiedenisboeken. Bovendien is het dak zo ontworpen dat de daklijn nagenoeg dezelfde looks heeft als de Coupé. Het model is zowel open als gesloten uitermate fraai. Dus ook daarvoor hoeft je 'm niet meer te laten staan. Porsche claimt dat de dakconstructie kou en geluid zo goed uit het interieur verbant dat het bijna lijkt alsof je in een coupé zit. Dat is niet helemaal waar. Want toch dringen er nog wel de nodige geluiden door tot het inzittendencompartiment. Vooral afroegeluid van de ultrabrede banden op de optionele 20 inch velgen overstemt de motorsound, zolang je tenminste kalm rijdt.



De nieuwe 911 voelt weer een stuk stabiel en zekerder aan dan z'n voorganger, de 997. Dat komt onder andere door de verlengde wielbasis en minder overhang aan voor- en achterzijde. Daardoor zijn de gewichtsbalans en de wegligging nóg verder geperfectioneerd. De cabriolet geeft meer dan ooit het gevoel dat je één bent met de auto en dat rijdt fijn. De hydraulische stuurbekrachtiging heeft Porsche bij de 991 verwisseld voor een elektrische bekrachtiging, vanwege de gewichtsbesparing en uit economisch oogpunt. Met die elektrische bekrachtiging is de besturing minder zwaar dan bij zijn voorgangers en wordt er tegelijkertijd ook wat informatie weg gefilterd. Maar de directheid van de besturing is nog altijd des Porsches. De grip van de 911 is bijna buitenaards. Het onderstuur - de achilleshiel van de oudere 911 - ligt heel ver weg. Treedt dit op, dan is het zaak dat je met enig beleid van het gas gaat waardoor de neus weer keurig naar binnen draait. Als je dit te abrupt doet, dan krijg je onherroepelijk te maken met het gewicht van de boxermotor boven de achteras. De veiligheidssystemen duwen de achterzijde dan wel weer in het juiste spoor. De cabrio stuurt dus messcherp; hij is weer minder kwispelend dan z'n voorganger, maar laat voldoende toe om je een Walter Röhrl van de koude grond te voelen. Naar verluidt vroegen testrijders van Porsche zich bij

de eerste kilometers in prototypes af waarom ze de Coupé moesten testen. En da's een groot compliment. 911's konden behoorlijk zenuwachtig reageren als je in een snel genomen bocht van het gas ging. Deze nieuwe versie doet dat niet. Maar voor de *diehards*: hij kan het nog steeds als je alle elektronica uitschakelt.

VOLBLOED SPORTWAGEN

En nee, het is beslist geen tweedeurs Panamera, zoals verstokte zeurpieten soms menen te moeten melden. De 991 is een volbloed sportwagen zoals de oude Porsche hem ooit heeft bedoeld. De cijfers bewijzen het: de S sprint in 4,3 seconden naar de 100 km/h, als je het optionele Sport Chrono-pakket tenminste hebt aangevinkt. In de Sport Plus-stand schakelt de zeventraps-PDK-bak direct meerdere gangen terug, springt de demping in zijn hardste stand en zijn aanzuiggeluiden een stuk nadrukkelijker te horen. De gasklep wordt verder geopend en de motor reageert sneller op bewegingen van de gasvoet. Vol gas en de 991 vliegt er vandoor. Vanwege de PDK haalt de 991 S net geen 300 km/h; daarvoor komt hij volgens Porsche net een enkel kilometertje tekort. Wie daar belang aan hecht, moet kiezen voor de handbak met zeven versnellingen, die 301 km/h loopt. De cabri-







olet bereikt deze snelheden trouwens met het geopende dak, waarbij de kapper daarna weldegelijk overuren moet maken. Windschot of niet.

Porsche koketteert met het gegeven dat deze nieuwe 911 tot wel veertien procent minder brandstof verbruikt. De automatische start-stopfunctie, recuperatie van rem-energie, de fijngeslepen transmissies en de zeilfunctie bij de PDK-bak dragen hier onder meer aan bij. Het door Porsche geclaimde verbruik van 1:11,2 haalden we bij lange na niet; onze Carrera S joeg er elke 7,4 kilometer een liter benzine doorheen. Overigens zetten wij de start-stopfunctie altijd uit, zoals de meeste berijders die ook voor een rood verkeerslicht van de sound van de boxermotor willen genieten....

Op basis van het officiële CO₂-gemiddelde, dat voor de zuinigste versie nog maar 198 g/km is, heeft de overheid berekend dat de bpm-toeslag een paar mille omlaag kon. Daardoor is basisprijs van de nieuwe 911 Cabriolet op 123.300 euro uitgekomen; de S Cabrio is nu verkrijgbaar vanaf 140.500 euro.

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. Het is daarmee een 911 Plus. Er is geen enkele reden te verzinnen waarom je niet voor een cabrio zou gaan. Behalve het slechte Nederlandse weer, misschien. 🚗

Met dank aan Lengers Yachts Muiden

PORSCHE 991 S CABRIOLET PDK

Inhoud (cm ³)	3.800
Cilinderconfiguratie	6B
Kleppen per cilinder	4
Vermogen (kW/pk bij r/min)	294/400 bij 7.400
Koppel (Nm bij r/min)	440/5.600
Maximalsnelheid (km/h)	299
Acceleratie (0-100 km/h)	4,3
Verbruik gem. (l/100 km)	8,9
CO ₂ -uitstoot (g/km)	210
Massa (kg)	1.460
Prijs vanaf	€140.500