



Porsche 911 (2005 - 2012)

Jongensdromen

Autotest | Menig jongenskamer werd opgesierd met een poster van een droomauto; in veel gevallen was dat een Porsche 911. Decennia lang hield het succesnummer van Porsche dezelfde naam en dezelfde uitstraling, zodat de meest succesvolle jongetjes hun droomauto nu daadwerkelijk kunnen aanschaffen. Betekent zo'n lang lopend model dat de 911 inmiddels hopeloos verouderd is? Of is de auto juist tot in de finesses geperfectioneerd? Autozine ging op stap met de nieuwe 911 Targa om die vraag te beantwoorden.

Dit is de nieuwe 911 Targa. Het verschil met de oerversie uit de tijd van de jongenskamer vol autoposters is duidelijk. Maar het verschil met het vorige model is minder evident. Toch gaat het wel degelijk om een compleet nieuw ontworpen auto. Om te beginnen is de nieuwe 911 Targa breder dan de voorganger. De koplampen zijn aangepast en ook de achterzijde is opnieuw getekend. De daklijn, het punt waarop de 911 Targa verschilt van de 911 Carrera, wordt voortaan geaccentueerd door een chromen strip.

"Dankzij vierwielaandrijving kan de 911 Targa het vermogen onder alle omstandigheden veilig en vooral optimaal op het wegdek overbrengen"



Targa

De Targa onderscheidt zich van de 911 Carrera dankzij de dakconstructie en die is inmiddels uiterst verfijnd. Het grote glazen dak is met een druk op de knop te openen (ook rijdende!), waarna de Targa een ervaring biedt die het midden houdt tussen coupé- en cabrio-rijden. Tenminste, als het past. Wie de prettig zittende voorstoelen ver naar achteren zet, heeft de kans met het achterhoofd de rand van het geopende dak te raken en dan is de lol er snel af.

Met gesloten dak geeft de 911 Targa dankzij het grote glasoppervlak een opmerkelijk groot gevoel van vrijheid en ruimte. De auto is in absolute zin ook ruim voor een tweezitter. De bestuurder hoeft zich niet op te vouwen om in te stappen en hoeft niet achter het stuur te liggen om onder het lage dak te passen. Daarbij biedt de 911 zowel voor- als achterin de nodige bergruimte, waarmee deze sportwagen zelfs redelijk praktisch is.



Ergonomie

Voor de nieuwe 911 Targa is het dashboard geheel opnieuw ontworpen, maar toch is het op sommige punten nog steeds een ergonomisch raadplaatje. Een deel van de elektronica wordt bediend met een hendel onder het stuurwiel, andere functies worden juist geactiveerd met knoppen rondom het centraal geplaatste kleurenscherm. De graphics op dat scherm zijn oubollig en de dialogen laten aan duidelijkheid te wensen over.

Het navigatiesysteem heeft geen TMC functie (automatisch routes plannen om de files heen). De koppeling met de mobiele telefoon vereist dat de SIM-kaart uit de telefoon wordt gehaald; Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG heeft nog niet van Bluetooth gehoord. Echt jammer is het vermoeiende en bombastische geluid van het audiosysteem, dat drukt een negatief stempel op de hele belevenis.

Een aantal ergonomische eigenzinnigheden wordt verklaard door de historie. Dingen die onbeholpen lijken, zijn simpelweg een ode aan de lange traditie van het merk. Denk daarbij aan de veelvuldige toepassing van tuimelschakelaars en het contactslot links van het stuurwiel. Dat laatste is een uitvloeisel van de racerij, waarbij coureurs naar hun auto renden. Met het contact links is de rechterhand vrij om de versnellingshendel te bedienen en dus was de Porsche-rijder een fractie eerder weg.

Weggedrag

Nadat de sleutel is omgedraaid komt een zescilinder motor tot leven. Die ligt traditioneel achter de achteras. Dat zorgde ooit voor een listig weggedrag omdat daardoor de gewichtsverdeling over de voor- en achterwielen onevenredig was verdeeld, maar in de meest recente Porsches behoren die problemen tot het verleden.

De besturing is lekker zwaar en uiterst exact. Bovendien is de 911 kleiner dan de directe concurrenten en dat maakt de auto merkbaar agiel en handelbaarder. Het onderstel is hard, maar biedt nog een zekere mate van comfort. In snelle bochten hangt de auto echter iets over, bij vol accelereren komt de 911 iets uit de veren.



Daarom kan het onderstel met een druk op de knop nog harder worden gemaakt. De 911 Targa behoort tot de weinige auto's waarbij het effect van een dergelijke Sport-knop daadwerkelijk merkbaar is. In Sport-modus geeft de auto meteen meer feedback en wordt de bocht meteen met meer vertrouwen ingezet.



In de meeste gevallen geniet de Sport-stand de voorkeur, maar op slecht wegdek is het onderstel zo hard dat de inzittenden bijna uit de auto stuiteren; het is dus terecht dat de bestuurder een keuze heeft.

Met de introductie van deze nieuwe generatie 911 Targa is vierwielaandrijving standaard. Dat biedt een grote bijdrage aan de veiligheid bij extreme weersomstandigheden. De meeste testkilometers zijn in de stromende regen verreden en dankzij de vierwielaandrijving kan ook dan een beroep worden gedaan op het volledige motorvermogen. Dankzij vierwielaandrijving kan de 911 Targa het vermogen onder alle omstandigheden veilig en vooral optimaal op het wegdek overbrengen.

Motor

En de 3.8 liter zescilinder biedt meer dan genoeg vermogen. De nieuwe 911 Targa levert standaard 325 pk, de testauto is een S uitvoering en die is goed voor 355 pk.

Dat vermogen wordt via een (optionele) vijftraps Tiptronic versnellingsbak overgebracht op de wielen. Tiptronic kan zich gedragen als een volautomaat of laat de bestuurder met knoppen op het stuurwiel schakelen. Aan beide kanten van het stuurwiel zijn een plus- en een min-knop te vinden om respectievelijk de volgende en vorige versnelling te kiezen. Omdat de plus-knop groter is dan de min-knop, is ook met een gedraaid stuurwiel op de tast te voelen wat wat is. De automaat voldoet bij dagelijks gebruik prima en voelt goed aan wanneer de bestuurder wil spelen.

Normaal gesproken klinkt de boxermotor rauw maar aangenaam. Het is alsof Louis Armstrong van achter de voorstoelen tevreden zijn liedjes mijmert. Wanneer het gas dieper wordt ingetrapt, verandert schor en tevreden plotseling in bruuft en machtig. De prestaties zijn subliem, maar bijvoorbeeld de sprint van 0 naar 100 km/u in 4,9 seconden wordt met zo veel gemak neergezet dat de sensatie uitblijft.

Sport

Daarom is de motor, evenals het onderstel, met een sport-knop te kietelen. Wanneer de 911 Targa dan geprovoceerd wordt, verandert "a wonderful world" van het ene op het andere moment in een helse machine die brullend en tierend in de aanval gaat. Vooral met geopend dak (en in een tunnel!) maakt de motor een geluid om spontaan kippenvel van te krijgen.



Nu is de 911 Targa in aanvalsmodus en zijn de prestaties verpletterend. De horizon komt zorgwekkend snel dichterbij, vanaf 120 km/u komt automatisch een achterspoiler omhoog, en andere auto's lijken stil te staan. Zoals het hoort bij een auto als deze voelt de bestuurder zich tegelijkertijd schier onoverwinnelijk en uiterst bevoorrecht.

Wanneer de auto aan het einde van de proefperiode wordt afgetankt, loopt een man bewonderend een rondje om de 911 Targa. Hij zegt: "ik bewonder uw auto, dit is altijd mijn jongensdroom geweest". U bent niet de enige.



Conclusie

Maakt het oneindig doorontwikkelen van een bestaand model de perfecte sportwagen of is de nieuwe 911 Targa oude wijn in nieuwe zakken? Het antwoord is dat eerste. De 911 Targa bundelt de jarenlange ervaring van Porsche in een model.

De communicatie tussen auto en bestuurder, het weggedrag, de afwerking, de zitpositie: het klopt allemaal. Dankzij de vierwielaandrijving kan iedereen zorgeloos rijden met deze zeer snelle sportwagen. Het Targa-dak biedt een flinke dosis extra rijplezier wanneer de zon zich ook maar even laat zien.

Terwijl de 911 Targa 4S een sportwagen van het zuiverste water is, is de auto toch dagelijks bruikbaar. Deze prestatiegerichte atleet is onder alle weersomstandigheden veilig, biedt voldoende comfort en zelfs aan de nodige bergruimte is gedacht. Kortom: met de Porsche 911 Targa gaat een oude jongensdroom in vervulling. ■



Specificaties

Porsche 911 (2005 - 2012)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

443 x 185 x 130 cm
235 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.535 kg
n.b.
n.b.

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

67 l
105 l
235/35ZR19

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

3824 cc
6/4
355 pk @ 6600 rpm
400 Nm @ 4600 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

4.9 sec.
288 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

11.8 l / 100 km
17.5 l / 100 km
8.5 l / 100 km
285 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 150.864,-
€ 114.158,-