





Hemma på mammans gata

Porsche 911 Turbo. Vi tog den nya överladdade nioelvan och begav oss till de vägar som den är byggd för. Till Autobahn, hemmabanan.

Text: Gunnar Dackevall. Foto: Peter Gunnars.



Snabb hjälp kan behövas med en 64-literstank i en 480-hästarsbil. En "Umleitung", här nr 26, kan vara ett välkommet avbrott från köandet på Autobahn. Liksom en obligatorisk "Strammer Max", finns överallt på Autobahn.



Den når 300 på ett förlängt ögonblick och kräver ett stort mått av omdöme av sin förare för att inte ställa till med katastrofer för sin omgivning.

Den ser klart malplacerad ut, den lilla svarta niolvan, där den står mitt ibland en massa skåpbilar och kombivagnar med släp på färjan mellan danska Rödby och tyska Puttgarten.

En svensk förare av en väl begagnad 745:a med släp kommer fram till oss när vi äntrar den lilla sportvagnen och undrar hur mycket öl det går in i en sån där. "Det kan väl inte vara mer än ett par flak?"

Jag försöker hävda att det bör gå ner fyra flak i baljan framför tanken fram, men mannen som bar lätta drag av Lemmy i Motörhead såg skeptisk ut och konstaterade att vi hade fel bil. "Förra gången när jag var nere och tankade så fick jag in 67 flak i min Pontiac – bara i kupén!"

Situationen var en smula tragisk. Färjan var fullastad med rymliga öllastare och förutom vår Porsche var det bara några norrmän i en BMW 540i som såg ut att ha fordon som hade potential att göra rätt för en av världens få kvarvarande frizoner för fartålskare.

Det var helt uppenbart att majoriteten av mina svenska landsmän hellre drack upp öl för 10 000 kronor än att spendera dem på en resa i ytterfilen på frihetens svarta band.

Med tanke på att ölen består, men den fria fartens dagar sannolikt är räknade, syns det mig som en märklig prioritering.

En smula beklämd, och med en krypande känsla av att vara en fornlämning från det glada 1900-talet, lade vi i driveläget i Tiptroniclådan och lättade från båtdeck.

Verktyget i mina händer var Porsches senaste överladdade 911, sedan 1970-talets 930:a alltså favoritvalet bland Porsches svansmotorbilar när det gäller att lägga iväg rejäla dagsetapper i hög fart.

Som vanligt fordrar Porsche 911 turbo ett rejält grepp i plånboken, numera nästan 1,4 miljoner innan man har börjat kryssa i utrustningslistan och rent driftmässigt är den betydligt dyrare än sina svagare syskon utan överladdning. Värdefallet är större och den vill ha mer soppa och är dyrare att serva.

Men den går nu också rejält mycket värre, vilket definitivt måste vara värt något.

Kanske är den inte så mycket snabbare på en racerbana av svenskt Mickey Mouse-snitt, men i autobahn-hastigheter är skillnaden stor – särskilt i fartområdet 200-300 km/h...

Med ett monstruöst vridmoment på 620 Newtonmeter tillgängligt i mellanregistret, och 480 hästkrafter på topp, orkar den accelerera den lilla 911:an på ett häpnadsväckande vis i hög fart. Även med siffrorna 250 stadigt skyltade i den digitala displayen i varvräknaren trycks man bakåt överraskande bestämt när gaspedalen går i durken.

Den tycks nå 300 km/h på ett förlängt ögonblick och kräver ett stort mått av omdöme av sin pilot för att inte ställa till med katastrofer för sin omgivning. Det är mäktigt, och något man (dvs jag) egentligen aldrig tröttnar på att uppleva.

Vi lämnar ölhämtarna bakom oss vid Border shop och beger oss rakt söderut, mot

Hamburg. Vägbanan har ett tunt lager av vatten sedan nattens lätta nederbörd och vi ägnar lite tid åt att försöka förnimma några tendenser till vattenplaning.

En Alfa 156 hänger med bakom när vi ökar tempot på den upptorkade vägen som snart övergår till motorväg. Feedbacken i styrningen är utmärkt vilket ger en total känsla av kontroll som få andra bilar byggda för gatbruk förmår förmedla. Oftast filtreras lite för mycket av informationen bort mellan väg och händer.

Styrresponsen är en smula trubbigare än den betydligt lättare och bara bakhjulsdrivna Carreran, och det känns som framändan vill pusha lite (bra engelskt uttryckt som bättre förklarar känslan när bakhjulen skjuter framänden framför sig än det torra svenska "understyra") i långa, snabba svängar. Det är en bekant känsla i de fyrhjulsdrevna 911:orna, väl bibehållen trots att man numera använder en fullt och automatiskt justerbar lamellkoppling (tidigare viskokoppling) mellan bak- och bakaxel, som teoretiskt helt skall kunna frikoppla framhjulen och därmed ge styregenskaper som en bakhjulsdriven 911.

Men det rör sig numera mest om en känsla. Om man fortsätter att vrida ratten kommer man att märka att styrgreppet ökar istället för att som på de gamla 911:orna minska. Framvagnsgeometrin och frånvaron av lyftkrafter fram har gjort underverk på 997-generationen, och förbättringarna kommer även turbon till del. Men den som



Bullret i kupén är öronbedövande och i 250 skriker man åt sin passagerare att denne skall sluta bromsa eftersom han ändå inte har några pedaler...



Autobahn! Detta monstruösa motorvägsnät är fortfarande öppet för fri fart, men det krävs god planering för att man skall kunna köra riktigt fort på det överbefolkade vägnätet.

har kört mycket med 996 Turbo kommer ändå att känna igen grundkaraktären; inga revolutioner har inträffat med den femte generationen av 911 turbo.

Den första verkliga skillnaden som slår både mig och min passagerare är att den hanterar motorvägens tvärgående betongfogar på ett riktigt snyggt vis. Visst smäller det i de stenhårda lågprofilarna över skarvarna, men man slipper känna av smällen i handleder och korsrygg.

Tacka PASM (Porsche Active Suspension Management) för det, Porsches mycket duktiga adaptiva stötdämpare som ger möjlighet att använda ett stort register; från nästan mjukt till ordentligt fast i hullet.

Sportläget, som kan väljas med knapp på mittkonsolen, är inte nödvändigt ens på en racerbana; systemet styrvar själv upp dämpningskaraktären när bilen körs hårt.

Tack vare PASM har Porsche 911 turbo tagit flera steg mot den fulländade högfartsmissilen på autobahn, som ju långt ifrån är slät som ett salsgolv.

Det är dock en bit kvar till att skapa en akustiskt acceptabel ljudbild i bilen i hög fart. Hårda bussningar i hjulupphängningarna i kombination med superbredda däck ger ett högt drön i kupén redan från 150-160 km/h och uppåt. I över 200 kan man glömma radi-

on och i 250 skriker man till passageraren att han skall sluta bromsa eftersom han ändå inte har några pedaler. Ett set öronproppar är obligatorium om man verkligen vill använda turbons och autobahns potential.

Och det vill man ju absolut.

Bilen går rock steady i 200 och när Alfian fortfarande syns en bit bort i backspeglarna trycker jag på lite extra på den breda trefluga motorvägen söder om Lübeck. Ryggen trycks tillbaka överraskande hårt när laddtrycksmätaren fladdrar upp till 1,0 bar, och nästa ögonblick när jag tittar på mätaren visar den 268 km/h. Fortfarande med lätt hand på raten. Jag lättar en smula på gasen och håller jämn fart genom en lång vänster och det är inga problem att hålla spåret, bara jag ger den lite extra styrvinkel.

Jag tillhör de nostalgiker som brukar berätta för mina yngre kollegor om autobahn före Berlinmurens fall, om hur man kunde hålla över 200 i snitt under ett tvåtimmarspass mellan tankningarna, om hur man kunde korsa hela Tyskland från norr till syd på fem timmar i rätt bil. Ändå behöver inte nya generationer av fartälskare misströsta helt – ännu i alla fall. Det finns också positiva skillnader mot förr. Visst var de tyska motorvägarna betydligt glesare trafikerade för 20 år sedan, men de var också smalare och ofta



i sämre skick. Sektioner med hastighetsbegränsning har ökat radikalt, men fortfarande finns långa härliga frifartsdelar kvar där man kan köra riktigt fort med större säkerhet.

Man måste bara bida sin tid och välja rätt tillfälle för att kunna uppleva de verkliga högtidsstunderna på Autobanan.

En natt mellan lördag och söndag i oktober-november kan vara den idealiska tidpunkten, förutsatt att nederbörden håller sig borta och temperaturen är en bit över nollan. Vilken autobahnsträckning man skall välja är inte lika lätt att utvärdera. Det är främst de alltid pågående underhållsarbetena som måste fälla avgörandet; en navigator med TMC-funktion som löpande rapporterar in kösituationerna är ett absolut måste. Porsches system fungerar utmärkt och fångade in nio köslut av tio med stor precision. Ett par gånger gav den dock falskt alarm vilket kan leda till onödiga omvägar.

Mittkonsolen i 911:an är helt nedlastad med småknappar som kräver en hel del inläring för att man skall kunna använda funktionerna säkert och snabbt. De viktigaste funktionerna är dock uppflyttade till ratten och kan skötas med ryggmargen.

Den mittmonterade skärmen är dock ett säkerhetsproblem; man tvingas ta blicken långt från vägen och natttid dimmar den

inte ned som övriga instrumentbelysningen.

Denna lördagsförmiddag i början av november är det lugnt i trafiken; måttligt med lastbilar, minimalt med turister och få vägbyggen igång. Vi tar det gamla ettan mot sydväst och nöjer oss med att pendla mellan de 100 till 200 som utrymmet erbjuder. Accelerationsresurserna á la slangbella i kombination med suverän bromsverkan ger en viss känsla av stressfrihet åt körningen. Även om man hastigt behöver bromsa ner när en Kia Piccanto plötsligt ger sig ut i ytterfilen, så är man lika snabbt uppe i marschfart efter den sällsynta omkörningen. Det "kostar" inte så mycket att sakta in ibland.

Kombinationen automat med momentomvandlare och turbomotor är ju oftast idealisk, men tiden som systemet behöver för att a/bestämma sig för att växla ner och b/bygga upp ett maffigt övertryck i insugsröret är ändå längre än vad som vore önskvärt. Jämfört med en sugmotors blixtrande respons känns ändå turbomotorn fortfarande lite ketchupbetonad i sin karaktär.

I en nästan 500 hästar stark sportvagn har man få utmanare på autobahn; det räcker med en liten demonstration av potentialen för att de allra flesta skall vika sig.

Undantaget var en Mercedes CL 65 AMG bestyckad med den löjligt starka turbo-V12:



I Korvlandet med stort W äts korv på alla ledder, även lätt ångkokt i självbetjäningsskåp. Betydligt godare dock att sätta sig ner och äta på någon av de utmärkta vägkrogarna.



Frihetssymbolen framför alla andra. Slut på begränsningar och inskränkningar, mer än de som gives av dig själv. Passa på att upplev, snart kan de vara borta.

an på 612 hästar, som inte bara förmådde hålla jämna steg med vår Porsche utan också kördes av en ärrad man med stort hjärta (eller liten hjärna?) som ledigt lät gasen ligga kvar mot durken genom långsvängarna och under några minuter av fri trefilig autobahn kunde en smula adrenalin förnimmas som ilningar genom kroppen.

Tyska autobahn förvandlas sällan – som allt som oftast italienarnas autostrador – till racerbanor, men inte sällan hittar man sina parkamrater som med förenade krafter kan hjälpas åt att hålla rent i ytterfilen.

När jag tvingas gå in för depåstopp ger vi varandra ett tecken av samförstånd; fartälskande fossiler emellan.

Hastigheter som dessa kräver för övrigt stora mängder fossila bränslen; vid marschfarter runt 200 behöver elvturbon drygt 1,6 liter per mil. Egentligen inget att yvas för, bara dieslar är snålare i 200, men tyvärr är tanken så liten att man behöver tanka titt som tätt vilket påverkar snittfarten högst betänkligt. 64 liter är småbilsmässigt och dessutom varnar den så tidigt att man sällan får i mer än 55 liter vid påfyllning.

De tyska mackarna får man definitivt bekanta sig frekvent med. I konkurrens med däckbullret är den korta räckvidden den punkt som förtjänar mest kritik.

Över en Strammer Max – den obligatoriska autobahnmackan – vid rastplatsen i Remscheid gläds jag ännu en gång över de rustika köken i Tyskland. Ett par skivor bauerbrot, lite härlig lufttorkad skinka och två ägg, ackompanjerad av en smetig och god potatissallad ger livsandarna luft.

Utsikten över den gamla transmissionsfabriken som reser sig på höjden mitt emot ger mig någon slags frid i förvisningen om att vissa saker aldrig förändras.

Eftermiddagen börjar bli sen och på ettans sluttamp vid Euskirchen finner jag lite plats att hålla kvar gasen så att digitalvisningen slår om till 300. Fartökningen avtar vid 280 och nu tar det tid och plats – mer än 80 meter per sekund – att försöka hitta bilens maximala potential. Kakafonin i bilen är total, nu har också vindbruset antagit enorma höjder, och jag hinner se 311 innan jag tvingas bromsa ganska hårt för att inte förvandla en gammal Kadett till en hastigt bortflyende projektil.

Jag vaknar nästa morgon med utsikten över Tiergarten; en svacka i slutet av långa rakan på den gamla överlegendariska Nürburgring där jag händelsevis råkade hamna på min autobahnruna med nya 911 turbo.

Efter en lång frukost och ett (obligatoriskt) besök i modellbutiken vid Döttinger Höhe var vi redo för Helvetet.



Köpte ett fyravarvskort (för 56 euro) och kör ett rekognoseringsvarv och kunde konstatera att förhållandena var gynnsamma; visserligen bara fem-sex grader i luften, men torrt överallt och glest med turisttrafik.

Jag åker på lite hårdare i två varv och kunde häpet konstatera att turbon planar ut banans enormt slitsamma backar på ett nästan lättsamt vis.

Den orkar med att accelerera våldsamt hårt hela vägen upp i Kesselschen, jag ser dryga 260 i Schwedenkreutz och den har ett massivt grepp om asfalten.

På tredje varvet börjar däcken bli varma men även om jag slarvar, och tippar in bilen på avslag genom de tajta svängarna så tar först ESP- och sedan fyrhjulsdriften hand om den osnygga körstilen och ser till att nosen pekar i rätt riktning.

Åtta minuter blankt från bro till bro skvallrar lite om kapaciteten; på en ”riktig” bana som Ringen passar turbon avsevärt bättre än på Mantorp Park (se ams nr 15/06).

Efter nedkylning och en currywurst återvänder jag och turbon ut på autobahn, för en 100-milarunda tillbaka mot norr.

Jag väljer inte den rakaste vägen utan styr in på sidosträckor där trafiken är glesare och ytorna friare.

På nioelvaturbons trygga hemmabanor. ■



Ett trevande varv på åtta minuter från bro till bro på Banan skvallrar om bilens kapacitet – med automaten i Drive och AC:n på...





"En perfekt nybörjarbil på Ringen..."

**Intryck/
Peter
Gunnars**

Otäck bra! Så enkelt kan man sammanfatta nya Turbon. Det känns verkligen som den är hemma på autobahn – oavsett tempo. Det oerhörda vridet och den rappa automatlådan gör att man kan dra nytta av varje lucka i trafiken och accelerationen är oförminskad upp till cirka 280 km/h...

Trots min bristande erfarenhet av Nürburgring fick även jag köra ett varv och det slående är hur snäll nya Turbon är. En perfekt nybörjarbil, men efter några varv kanske man saknar en manuell låda och lite mer GT3-precision...



"En av få sportbilar som funkar bra med automat..."

**Intryck/
Fredrik
Huldt**

911 Turbo är en otvivelaktig ikon bland prestandabilar. Ända sedan introduktionen 1974 har den spridit sitt budskap om överladdningens djävulska förträfflighet. Alltid lika skräckinjagande och imponerande. Efter en liten svacka under 996-eran är Turbon nu tillbaka som en av marknadens mest potentaste värstingar. En överstark Nürburgring-sluggar som klarar resan till och från banan i raketfart utan att ens anstränga sig. Dessutom en av mycket få sportvagnar som trivs med konventionell automatlåda.

BETYG/Porsche 911 Turbo

Körglädje ★★★★★
Inte lika sylvass i reaktionerna som en lättare Carrera 2, men draget i motorn piggar upp desto mer.

Komfort ★★★★★
Den adaptiva fjädringen har gjort underverk och sittkomforten är fin. Men den är bullrig i hög fart.

Kupéutrymme ★★★★★
Luftig och komfortabel kupé utan klaustrofobiska inslag ens för långbenta.

Bagagevolym ★★
Inte mycket att skryta med rent siffermässigt, men tack vare baksätet ändå acceptabelt.

Ekonomi ★★
Ingen köper en turbo på en driftkostnads kalkyl. Större värdefall än vanliga Carreras.

Säkerhet ★★★★★
Ej krocktestad av oberoende institut. Den aktiva säkerheten är emellertid mycket hög.

Energiförbrukning ★★★★★
Går faktiskt riktigt billigt i svenska hastigheter, men törsten ökar snabbt på autobahn.

Vill ha – i klassen: ★★★★★
Den användbara superbilen. Bara det att den funkar så bra i vanlig trafik gör habegäret enormt.



Porsche 911 Turbo är i kombination med automatlådan den bästa niolvan att åka långt i. Motorn går tystare än i sugmotorbilarna och PASM-fjädringen fungerar suveränt följsamt. Men vägbullret i hög fart är störande högt, och tanken löjligt liten. Och en vanlig 911 Carrera har en gnutta mer skärpa i styrningen och går nästan lika fort.



TESTFAKTA

911 Turbo

Prestanda	sek
0 – 100 km/h (fabrik)	3,7 (3,9)
0 – 140 km/h	6,5
0 – 180 km/h	10,1
0 – 200 km/h	12,3
0 – 400 m	11,8 (195 km/h)
Toppfart	310 km/h

Bränsleförbrukning	l/100 km
ECE-norm/g CO ₂ /km	12,8/307
Testgenomsnitt/norm ±	14,9/+16%

Körprov	km/h
Älgtest ing.fart	73
Älgtest utg.fart	56
Slalom 18 m	68,3
Filbyte	140,9

Bromsstr. från 100 km/h	meter
Kalla bromsar, tom	34
Kalla bromsar, lastad	36
Varma bromsar, lastad	35

Inklusive bromssystemets reaktionstid.

Buller i kupé	dB(A)
80 km/h	68
100 km/h	72
140 km/h	78
180 km/h	82

EKONOMI

Grundpris 1 359 000:–

Pris med ams-utr¹⁾ 1 385 600:–

Antisladdsystem	Standard
Krockkuddar vä/hö/urkoppl.	Std/Std/–
Krockkudde knå/förare	–
Krockk. sida fram/bak	Std/–
Sidokrockkudde huvud	Standard
Automatlåda (Tiptronic)	33 400:–
Bixenon/kurvljus	Std/–
Läderklädsel	Standard
Metallic	Standard
Navigator	Standard
Keramiska bromsar	98 700:–

Garantier

Fabriksgaranti	2 år
Rostskyddsgaranti	10 år
Vagnskadegaranti	–

Försäkringskostnad/år 16 865:–

Servicekostnad

Kostnad t o m 4 000 mil 15 198:–

Driftkostnader

Reservdelar+jobb ²⁾	78 505:–
Värdepapperskostnad/år ³⁾	162 650:– (11,7%)
Förmånsvärde/mån	24 175:–
Milkostnad ⁴⁾	156:06
Månadskostnad ⁴⁾	26 010:–

Fotnot: 1) ams-utrustning utöver standard: parkeringshjälp, stolsvärme, sportstolar, farthållare. 2) Urval av reservdelar/jobb. 3) Enligt bilpriser.se efter 4 år/8 000 mil. 4) Skatt, försäkring, (if 7-10 skadefria år, 40 år), bränsle, olja, däck, service, reservdelar + värdepapperskostnad utslaget på 4 år/8 000 mil. Kapitalkostnad beräknad på 25% kontantinsats med inkluderad utebliven avkastning (5%). Resterande belopp lånat till 6,95% ränta.

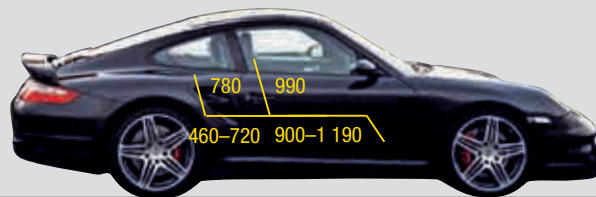
TEKNIK/Porsche 911 Turbo

Motor: B6, 3 600 cm³, borrh x slag: 100,0 x 76,4 mm, dubbla kamkedjdrivna överl. kamaxlar, 4 ventiler per cyl. Effekt 480 hk (353 kW) vid 6 000 r/min, max vridm 620 Nm vid 1 950 r/min, specifik effekt: 133,3 hk/liter.

Kraftöverföring: Bakhjulsdrift, motorn bakom bakaxeln. 6-växlad manuell alt 5-växlad automat "Tiptronic".

Bromsar & chassi: Vent. skivbromsar fram (350x34 mm)/bak (350x28 mm). ABS, ESP, McPherson fram, multi-länk bak med skruvfjädrar. Kuggstångsstyrning med servo, 2,62 rattvarv. Följar fram/bak: 8,5 J x 19/11 J x 19.

Kaross: Tjänstevikt/testbilen 1 658/1 700 kg. Viktförd. fram/bak (%) 39,0/61,0. Maxlast 280 kg. Bagageutrymme 105 liter VDA. Vändcirkel vä/hö 10,8/11,0 m. Innerbredd fram/bak 1 350/1 200 mm. Luftmotstånd c_w 0,31.



Testbilens däck f/b: 235/35 ZR 19 / 305/30 ZR 19 (Michelin Pilot Sport 2)

2 350 mm

4 450 mm

Karossbredd:

1 852 mm

Spårvidd fram/bak:

1 490/1 548 mm

Porsche 911 Turbo • 480 hk • 0–100: 3,7 s • 310 km/h • 14,9 l/100 km • 1 359 000 kronor