



Overboost, wunderbar!

Porsche 911 Turbo. Varje generation av 911 Turbo har kommit laddad med mer kraft och mer grepp. Den femte är inget undantag; greppet har ökat med ny fyrhjulsdrift och effektliftet är rejält: plus 60 hästar!

Text: Gunnar Dackevall.

Det fanns en tid – och den varade i nästan 20 år – då svansmotor-Porschar med överladdade motorer var direkt farliga och lömska att köra.

Slängde man över nycklarna som passade till en bakhjulsdriven 911 Turbo till en halvduglig men gasglad vardagsförare en regnig dag var det ungefär jämna odds om denne skulle komma tillbaka med hel bil eller ratten i näven.

Den explosiva motoreffekten, i kombination med ett par jättelika bakdäck och 911:ans inbyggda obalans gjorde framfarten till ett vågspel, mildt uttryckt.

I 20 långa år var Turbon i första hand valet för aningslösa eller dårar, eller en kombination av bägge.

Det var inte förrän det var dags för 993-generationens Turbo, som debuterade 1995, som 911 lånade tillräckligt mycket från 1980-talets superbil 959 för att göra turbon till en supersportvagn som BÅDE var snabb och kompetent på vägen. Det stora lyftet gjorde fyrhjulsdriften, men även aerodynamiken och den förfinade överladdningen med två små aggregat istället för ett enda stort, gjorde bilen till den första GODA 911-turbon.





Den första vattenkylda Turbon, som debuterade 1999, var ganska radikalt förändrad eftersom den byggde på en helt ny, längre och större generation av 911:an (996). Med anti-sladdsystem och ett betydligt mer sofistikerat motorstyrssystem tog den det slutgiltiga klivet in i de lättkörda skara.

Porsche 911 turbo blev en bil som man till och med kunde anförtro sin gamla farmor, om nu hon händelsevis var i livet.

När det nu är dags för den femte generationen (se separat ruta) av den nu 32-åriga Turbon har den inte blivit så mycket snällare – det behövdes inte – men däremot betydligt snabbare.

Det tydliggörs enklast genom att peka på effektökningen; hela 60 hästar eller 12,5 procent mer än föregångaren. Eftersom inte vikten har ökat (jippi!) utan faktiskt minskat med 47 kilo (eller knappt tre procent för en bil med motsvarande utrustningsgrad), kan man starkt teoretiskt och förenklat konstatera att den nya turbon bör vara 15 procent snabbare än den gamla.

OK, låt oss kolla hur det stämmer bakåt i testsiffrorna; 996 Turbo med 420 hästar gjorde spurten till 160 km/h på imponerande snabba 9,5 sekunder. Nya 997 Turbo klarar samma resa – enligt Porsche – på fantastiska 8,4 sekunder. Det är tolv procent bättre, alltså inom ramarna för det rimliga. I toppfart skiljer det däremot bara fjuttiga tre kilometer i timmen, 310 istället för 307, vilket beror på att mer kraft slösas på att ge bilen ett stadigare marktryck i hög fart.

En liten kuriositet på nya turbon är att den är kvickare med automatlåda – jo du läste rätt. Den sexstegade Tiptroniclådan har ju en traditionell momentomvandlare som slirar och slösar på kraft, men är å andra sidan skonsam mot hela drivlinan och klarar ett betydligt högre moment. Därför tillåter datastyrboxen ett högre laddtryck på de lägre växlar på automaten. Inte med traditionella medel, genom att reglera tryckventilen, utan genom att spela med geometrin på avgasturbinerna – de är nämligen justerbara, precis som på en modern dieselturbo.

För några fjuttiga tusenlappar extra får man 0,2 bar extra att spela med – vem kan motstå det?

Hittills har turbinhus med variabel geometri varit förbehållna dieslarna som håller lägre avgastemperaturer, men med nya keramiska material kan de senaste aggregaten möta bensenmotorernas krav på upp emot 1000 graders avgastemperatur. Då talar vi om temperaturer där metallen inte längre glöder rött, utan har övergått till en vit nyans...

Med de sofistikerade aggregaten får den överladdade boxersexan en helt ny karaktär av en storvolymig sugmotor med ett till synes oändligt, progressivt krafftflöde. Med över 600 Newtonmeter till förfogande redan från 2 000 varv genom hela registret känns det närmast



Hett, hett från avgaspiorna som släpper ut tusengradiga avgaser. 19-tumshjul och skivor med 350 mm diameter och sexkolvssok, komposit mot pristillägg. Motorrummet är som alltid fullspäckat .



som att köra en vältrimmad Big Block-V8.

Porsche har ju lämnat sitt puritanska motstånd mot allehanda elektronik-gadgets och släpper nu loss lite extra (!) kraft ur motorn till dom som så önskar. I "Sport Chrono"-paketet finns förutom stoppursfunktionerna även en overboost-funktion som under en kort (icke definierad) sekvens låter laddtrycket öka med 0,2 bar och vridmomentet till 680 Newtonmeter. Man kan undra hur många köpare till denna 1,4-miljonersbil som kommer att låta bli att kryssa för detta 15 000-kronors option till sin Turbo...

Ett mycket konkret teknisk förbättring på

nya turbon, som kanske inte märks dagligen men väl känns när bilen sätts på hårda prov, är den nya lamellkopplingen mellan fram- och bakaxel. Borta är den okontrollerbara viskopplingen, som inte alls klarade tuff körning varken på is eller asfalt. Silikonmedlet i den gamla diffen svimmade i överhettning och bilen blev gradvis allt mer bakhjulsdriven ju hårdare den pressades.

In kommer istället en elektromagnetiskt kontrollerad lamellkoppling, som blixtnabbt kan styras från helt öppen till helt låst läge. Hårdvaran är misstänkt lik de grejer som BMW använder i sitt senaste XDrive-system, men



Den bästa långfärds-911:an genom tiderna begränsas av en fjuttig tank på 67 liter.

vi har inte fått bekräftat om de kommer från samma underleverantör.

Eftersom nu framhjulen bara är engagerade när de verkligen behöver jobba, så är grundkänslan i styrning och manövrerbarhet snarlik en bakhjulsdriven 911 på torr vägbana, medan stabiliteten ökar avsevärt på halare underlag. Liksom hos XDrive är systemet redan från start integrerat med antisladdsystemet, vilket har gjort det möjligt att öka bilens respons utan att förlora den viktiga stabiliteten.

Vem sade att hightech gör bilarna tråkigare?

Precis som med de tidigare fyrhjulsdrivna generationerna är fortfarande Turbon den allra bästa långfärdskompisen i 911-programmet. Kursstabiliteten är förstklassig ända upp i

toppfart och ljudnivån i kupén är klart lägre än i sugmotorbilarna.

När nu även Turbon dessutom har begåvats med PASM, alltså Porsches utmärkta aktiva fjäderingssystem, så kan man faktiskt drista sig till att säga att det numera finns en 911 som är riktigt bekväm, även jämfört med lyxiga coupémodeller. Och då är det extra synd att det fortfarande bara finns en fjuttig 67-literstank under locket i Turbon. Ty även om bränsledeklarationen lovar att den skall gå ett 50-tal mil på en tank, så lär det säkert vara slut efter 30 mil om man börjar utnyttja bilens potential en smula.

Och varför skulle man annars köpa en Porsche 911 Turbo, om det inte vore för att köra fortare än med en 911 Carrera...? ■

SNABBFAKTA/Porsche 911 Turbo

Motor: B6, 3 600 cm³, 480 hk vid 6 000 r/min, 620 Nm vid 1 950 - 5 000 r/min.

Kaross: L/b/h 4 450/1 300/1 852 mm. Tjänstevikt ca 1 585 kg (manuell låda).

Prestanda: (enl tillv) Acc 0 - 100 km/h 3,9 (3,7 aut) sekunder. Toppfart 310 km/h. Bränsleförbrukning 12,8 l/100 km.

Pris: 1 359 000:- Sverigeaktuell: Juni

- + Sugmotorkänsla, högfartsstabilitet.
- Tankvolym och räckvidd
- = 60 extra hästar och bättre fyrhjulsdrift ger Turbon en behövlig adrenalininjektion.

Turboladdade 911:or har blivit allt snabbare – och snällare – med åren



930 Turbo 1974 – 1989

- + Låg vikt, klassisk 911:a
- Turbolag, svårkörd, bullrig
- = Bättre att samla än att köra

Kommentar. Det är inte lätt att hitta fina gamla 1970-talare som inte är söndertrimmade. 3,3 liter från 1977.



964 Turbo 1990 – 1994

- + Ännu mer knuff i 3,6-versionen
- Fortfarande en best att ratta
- = Valet för den modige

Kommentar. Vissa chassiförbättringar i 964-generationen, och 1992 kom 3,6-litersmotorn med 360 hästar.



993 Turbo 1995 – 1998

- + En fattigmans-959:a
- Bullrig, ganska rå i gången
- = Den mest eftertraktade turbon

Kommentar. En Turbo som inte bara är snabb, utan också fin på vägen. Fortfarande idiothöga priser för begagnat.



996 Turbo 2000 – 2005

- + Superstabil och snäll
- Alldeles för snäll för somliga
- = Det riskfria turbovalet

Kommentar. Nu kom den första Porsche-turbon för farmor. Bussig, snäll men också supersnabb.