



Porsche 911 Turbo

Alledaagse exoot

Autotest | Porsche, Ferrari en Lamborghini worden vaak in één adem genoemd. Maar alleen Porsche is in het dagelijkse verkeer regelmatig te zien en alleen Porsche heeft dealers door het hele land. Zijn de Italiaanse tegenstrevers simpelweg nog exclusiever en nog sneller? Of biedt Porsche een andere meerwaarde die het merk zo veel populairder maakt? Een testrit met het topmodel van Porsche, de 911 Turbo, moet een antwoord op die vraag geven.

Strikt genomen is de 911 Turbo niet het topmodel van Porsche. De "911 GT" is nog sneller, maar die auto is gemaakt voor het circuit en kan als het moet ook op straat worden gebruikt. De 911 Turbo is juist gemaakt voor de openbare weg en voelt zich ook thuis op het circuit.

Uitrusting

Dit is meteen een belangrijk punt waarop de 911 Turbo zich onderscheidt van de concurrentie: deze supersportwagen is dagelijks bruikbaar. Het interieur voelt degelijk en solide; dit is geen fragiel handgemaakt kunstwerk dat iedere rit een andere rammel heeft.



Tegelijkertijd is de 911 Turbo overduidelijk geen luxeauto; dit is een zuivere sportwagen waarbij alles is gericht op maximale prestaties. Achter de voorstoelen en onder de voorklep is net voldoende ruimte voor de (vakantie)bagage van twee personen.

Alle bedieningselementen die de prestaties beïnvloeden, zijn gegroepeerd rondom het stuurwiel. Luxevoorzieningen komen op de tweede plaats. Zo

kan het audiosysteem niet vanaf het stuurwiel worden bediend en is de meest prominente plek op het dashboard gereserveerd voor een chronometer. Het beeldscherm van het navigatiesysteem is, noodzakelijkerwijs, onhandig laag in het dashboard ondergebracht.



Achter het stuurwiel staat de toerenteller centraal, geflankeerd door een oliedrukmeter, een olietemperatuurmeter en een koelwatertemperatuurmeter. De snelheidsmeter gaat door tot 350 km/u en heeft daarom zo'n grote schaalverdeling dat ook is voorzien in een digitale snelheidsmeter (die in de praktijk het prettigste afleest).



Porsche voorziet in alle luxe die mag worden verwacht van een auto met dit prijskaartje. Alleen het Bose-audiosysteem stelt teleur; deze Amerikaanse fabrikant denkt nog steeds dat veel hoge en lage tonen automatisch voor een vol of realistisch geluid zorgen.

Gelukkig wordt het eenvoudig overstemd door de motor. Doelbewust zijn veel motorgeluiden duidelijk hoorbaar in het interieur. Porsche heeft een perfecte

balans gevonden tussen voldoende geluid om bij te dragen aan de sensatie, maar niet zo veel dat het vermoeiend wordt op de lange afstand.

Techniek

De hier gereden nieuwe Porsche 911 Turbo (modeljaar 2010) is niet alleen sneller dan de voorganger, maar ook zuiniger. Waar mogelijk heeft Porsche gewicht bespaard. In vergelijking met de tegenstrevers gebruikt Porsche bovendien een relatief kleine, efficiënte motor. In plaats van de meer gebruikelijke 5 of 6 liter achtcilinder, kiest Porsche voor een 3.8 liter zescilinder. Zoals de naam "911 Turbo" al doet vermoeden, wordt de krachtbron bijgestaan door een turbo en daarom doorbreekt de 911 nu de magische grens van 500 pk.



De testauto is voorzien van een semi-automatische PDK-versnellingsbak ("Porsche Doppelkupplungsgetriebe"). Deze bestaat uit één versnellingsbak voor de even en één voor de oneven versnellingen. Het voordeel hiervan is dat terwijl de ene versnellingsbak daadwerkelijk de kracht van de motor op de wielen overbrengt, de andere alvast het volgende verzet klaarzet. De schakeltijden zijn daarom korter en dat maakt de auto nog sneller.

Prestaties

Hoe snel de Porsche 911 Turbo dan wel is? Trap het gaspedaal tot de vloer in, houd de handen heel stevig

aan het stuurwiel en zet de blik op oneindig. Van achteren barst een rauw geluid los met de subtiliteit van een onweersklap. Daarop lijkt het alsof de hemel en hel tegelijkertijd losbarsten en alle oerkrachten loslaten. Ondanks het feit dat de 911 Turbo vierwielaandrijving heeft, is wielspin nauwelijks te voorkomen en schiet de auto er zo bruut vandoor dat de inzittenden het gevoel hebben dan alle organen in het lichaam opnieuw worden gerangschikt.

Deze sensatie is heel anders dan bij een sportwagen met een overbemeten motor, de "kleine" turbomotor van de 911 zorgt voor een veel venijnigere en intensere sensatie.

De G-krachten zijn overweldigend, vooral op hoge snelheid. De sprint van 0 naar 100 km/u wordt geklaard in slechts 3.6 seconden, maar dat is voor deze krachtpatser zo'n eenvoudig kunstje dat het nauwelijks indruk maakt.



Juist vanaf 100 km/u is de overmacht enorm en komt de turbomotor volledig tot z'n recht. Zodra het gas wordt losgelaten, schakelt de automatische versnellingsbak (in sport-modus) direct terug, zodat daarna weer maximaal kan worden geaccelereerd. Elf seconden na vertrek staat de 200 km/u al op de teller. De 911 Turbo wordt niet gelimiteerd door een computer en gaat daarom door tot een topsnelheid van 312 km/u.

Omdat de testauto (op verzoek van Autozine) op winterbanden stond, was de topsnelheid echter beperkt tot "slechts" 240 km/u. Op (Continental) winterbanden is Porsche's legendarische

stopvermogen zoek. De remweg is met winterbanden beduidend langer dan gebruikelijk. Een noodstop wordt bovendien met veel drama en piepende banden uitgevoerd.



Dagelijks verkeer

De versnellingsbak kent ook een normale modus en dat maakt de 911 Turbo redelijk bruikbaar in het dagelijkse verkeer. Wie de auto niet provoceert, kan kalm met de verkeersstroom mee kabbelen. Alleen met koude motor kan de auto erg abrupt reageren op het gaspedaal. Pas na een half uur rijden biedt de turbomotor enige souplesse. Dan kan zelfs straffeloos 50 km/u in de zesde versnelling worden gereden.

Mede daarom wordt Porsches claim dat de 911 Turbo relatief zuinig is, waargemaakt. Na enkele dagen rijden meldde de tripcomputer een gemiddeld verbruik van 10.2 liter per 100 km (1 op 9.8) en dat is zeldzaam weinig voor een auto met dit vermogen.

Wegligging

Zoals eerder aangegeven, zijn de fenomenale prestaties mede te danken aan de vierwielaandrijving. Alleen op die manier kan zo veel vermogen effectief op het wegdek worden overgebracht. Maar daarmee lijkt de 911 Turbo ook minder spectaculair. Immers, een auto met achterwielaandrijving is gemakkelijker te verleiden tot driften. Bovendien geeft een auto met achterwielaandrijving een puurder gevoel in het stuurwiel.



Daarom kan de 911 Turbo de verdeling van de kracht over de voor- en achterwielen variëren. Bij dagelijks gebruik ligt de nadruk op veiligheid. In de sportieve modus gaat meer vermogen naar de achterwielen en is de 911 Turbo uiteindelijk even spectaculair als de tegenstrevers.

Ook het onderstel heeft een dagelijkse en een sportieve modus. Normaal gesproken is de 911 Turbo zo stug geveerd dat het nog net leefbaar is (bovendien heeft deze supersportwagen geen moeite met de gemiddelde verkeersdrempel!). In de sportmodus wordt het onderstel merkbaar harder en is het ook met het laatste restje comfort gedaan.

Juist dan is het gevoel in het stuurwiel perfect en kan het maximale uit de auto worden gehaald. Zelfs op winterbanden is de wegligging uitzonderlijk goed. Bochten kunnen worden genomen met snelheden die voor andere auto's pure kamikaze zijn. De banden bijten zich niet alleen vast in het asfalt maar gaan desnoods tot het tandvlees door om maximale grip te bieden.



Conclusie

Waarom heeft Porsche dezelfde aantrekkingskracht als andere exotische sportwagens, maar worden er zo veel meer van verkocht? Na een testrit met de nieuwe Porsche 911 Turbo is het antwoord op die vraag glashelder.

De nieuwe 911 Turbo levert 500 pk en is daarmee minstens zo sterk als de concurrenten. De nieuwe 911 is lichter dan voorheen, wat de prestaties verbetert en het verbruik bovendien spectaculair verlaagt. Dit laatste is ook te danken aan de razendsnel en uiterst efficiënt schakelende automatische PDK-versnellingsbak. Dankzij vierwielaandrijving wordt dat vermogen optimaal in prestaties omgezet en kan de 911 Turbo bij ieder weertype worden gebruikt. Bovendien is deze exoot solide en degelijk afgewerkt.

De Porsche 911 Turbo is daarom sneller én zuiniger én bruikbaar dan andere supersportwagens. ■



Specificaties

Porsche 911 Turbo PDK

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	455 x 185 x 130 cm
Wielbasis	235 cm
Gewicht	1.595 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	67 l
Bagageruimte	105/190 l
Bandenmaat	235/35ZR19

Motor en prestaties



Motorinhoud	3800 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	500 pk @ 6000 tpm
Koppel	650 Nm @ 1950 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	3,6 sec.
Topsnelheid	312 km/u
Verbruik gemiddeld	11,4 l / 100 km
Verbruik stad	17 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	268 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 209.800,-
Prijs instapmodel	€ 204.900,-