VERMOGENS BEHEER

TEKST DRIES VAN DEN ELZEN

Met de Porsche 911 Turbo S haal je een beest in huis. Plús alle benodigdheden om hem goed gekooid te houden.

ONGEËVENAARDE PRESTATIES, ZONDER ENIGE CONCESSIE te doen aan stijl, comfort en dagelijkse bruikbaarheid. Dat is in een notendop de Porsche 911 Turbo vanaf zijn introductie, veertig jaar geleden. Inmiddels zijn ook de (brood)nodige handreikingen in de richting van veiligheid en het milieu gedaan, met als resultaat een auto die in zijn meest complete uitmonstering tot de snelsten ter wereld behoort, maar die je desondanks zonder zorgen aan je oma kunt meegeven. Die bovendien een verbruik van 1 op 10 haalt en waarmee je simpel 1000 kilometer op een dag aflegt. De onvoorstelbare hoeveelheid technieken die dit mogelijk maakt is onvoorstelbaar en doet een mens overpeinzen of 220.500 euro voor een Turbo S niet eigenlijk een koopje is. De 'gewone' versie kost trouwens 186.700 euro.

Het hart van de auto is onveranderd een 3,8 liter groter zescilinder boxermotor, die uiteraard achterin is geplaatst. Twee turbo's met variabele schoepen ontwikkelen een laaddruk van 1,2 bar (1,35 met *overboost*), wat het vermogen opstuwt tot maximaal 560 pk en voor 750 Nm koppel zorgt in een Turbo S met Sport Chrono-pakket. De 'normale' Turbo moet het stellen met 40 pk en 90 Nm minder. Echt opwindend is de vooral woest blazende soundtrack van de zescilinder niet. Het voordeel is dat hij op kruissnelheid volledig plaatsmaakt voor wat je zelf uit de radio of je iPod wilt laten klinken. Het hoge vermogen wordt door een ongekend arsenaal aan technieken in goede banen geleid. Beginnend met een zeventraps PDK-automaat met dubbele koppeling, die de enige transmissiemogelijkheid vormt. De bak heeft een omvangrijke software-update gekregen, waardoor hij desgewenst comfortabeler of juist sportiever schakelt. Ook is een functie toegevoegd die het verbruik drukt; de zogenaamde 'virtual gears'. Bij zeer lage snelheden zoekt de 911 Turbo automatisch de hoogst mogelijke versnelling op, zodat het motortoerental ultralaag is en daardoor ook het verbruik. De PDK-bak kan zijn beide koppelingen voortaan laten slippen om te voorkomen dat de motor daarbij afslaat of een té laag toerental draait.

Tussen de transmissie en de wielen opereert een verbeterde versie van Porsches vierwielaandrijvingsysteem. De centrale lamellenkoppeling wordt voortaan elektrohydraulisch in plaats van elektromechanisch aangestuurd, wat snellere en preciezere reacties mogelijk maakt. Afhankelijk van de gekozen rijmodus probeert het systeem de 911 neutraal of licht overstuurd te houden. Daarbij ook geholpen door Porsche Torque Vectoring Plus. Een functie die het mechanisch sperdifferentieel tussen de achterwielen assisteert, door in bochten het remblok van het binnenste achterwiel lichtjes tegen de remschijf te drukken. Daardoor stuurt het vierwielaandrijvingsysteem automatisch meer vermogen naar de andere drie wielen, met een neutraler weggedrag tot gevolg.

De stabiele ligging op zeer hoge snelheid wordt verder verbeterd door het chassis, dat ook van alle mogelijke snuisterijen is voorzien. Van de continu variabele PASM-dempers, die naar

‘Onder- en overstuur steken soms de kop op, HARDNEKKIG zijn ze nooit’

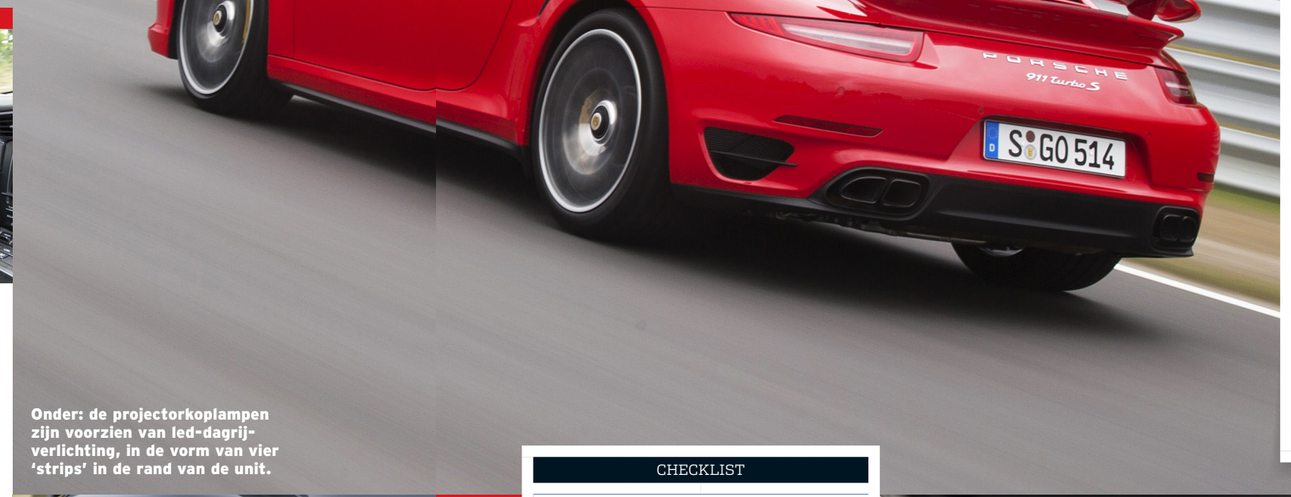
wens in een comfortabel of sportief kenveld opereren, kijkt niemand meer op. Van de actieve vierwielbesturing des te meer. Bij snelheden onder 50 km/h sturen elektromechanische stelmotoren de achterwielen maximaal 2,8 graden in tegengestelde richting om de draaicirkel te verkleinen. Bij snelheden boven 80 km/h sturen de achterwielen juist tot 1,5 graad mee, om de achteras directer op stuurinput te laten reageren, maar ook om de carrosseriereactie te dempen. Anderhalve graad wieluitslag staat gelijk aan ongeveer 23 graden stuuruitslag, geen geringe beweging dus. Tenslotte zorgen Porsche Dynamic Chassis Control, adaptieve rolstabilisatoren, ervoor dat de ophanging van de 911 Turbo S zich schrap zet in de bocht en juist kan ontspannen op een hobbelige weg.

Voor wie dit allemaal nog niet genoeg is, heeft Porsche ook nog actieve aerodynamica in de aanbieding. De opzichtige voor- en achterspoilers, die op topsnelheid 132 kilogram neerwaartse druk opwekken, laten zich met een druk op de knop pneumatisch inklappen, zodat geen enkele drempel een obstakel vormt. En het houdt niet op. Ook Porsches actieve motorsteunen, die de aandrijflijn tijdens het leveren van topprestaties zowat vastlassen aan het chassis, maar vrijelijk laten schommelen op de snelweg, zijn aanwezig. Net als adaptieve cruisecontrol, een inparkeerassistent, koolstofkeramische remmen en natuurlijk het Porsche Active Stability Management, dat zelfs bij 318 km/h als beschermengel meevliegt.

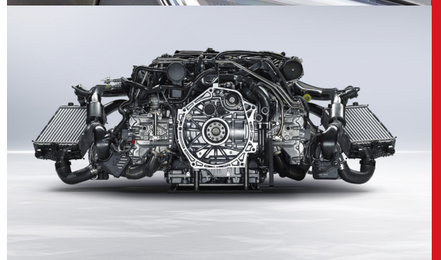
Het zal gezien bovenstaande waslijst aan rakettechnologie niet als een verrassing komen dat het rijden in een ‘fully loaded’ Porsche 911 Turbo S een ietwat steriele en synthetische ervaring is. Ook niet dat hij precies even zwaar en niet ‘modieus’ lichter is dan zijn voorganger. “Tja, dat kan”, verklaren de ingenieurs die hem hebben ontwikkeld desgevraagd. “Voor de persoon die maximale connectiviteit, emotie of spanning zoekt, hebben we de GT3 en straks ook de GT2 in de aanbieding. Onze Turbo moet vooral zo efficiënt en veilig mogelijk zijn.” Dat de auto op de Nordschleife desondanks sneller is dan de splinternieuwe GT3, zou je als een toevallige bijkomstigheid kunnen beschouwen. Een verrassing is het echter niet. Het gemak

waarmee een Turbo S zich tussen de kerbstonen of over een snelwegtraject laat geleiden is simpelweg onvoorstelbaar. Een echte connectie met de auto is er nooit, omdat het onmogelijk is om te achterhalen hoe alle assistentiesystemen reageren op stuur- en gasinput. Maar je kunt er donder op zeggen dat er voor de gewone man geen beter instrument beschikbaar is om hoge snelheden mee te rijden.

Om de grenzen van de 911 Turbo S tegen te komen moet je zonder twijfel het circuit op, of een hele stomme fout maken op de openbare weg. Op de Autobahn voelt hij zich het beste thuis. Daar werken alle systemen samen, om ongeacht de staat van het wegdek en de gereden snelheid de regie volledig in eigen hand te houden. Verontrustend schommelen van de koets, bij het veranderen van richting op hoge snelheid, waar normale auto’s nog weleens last van hebben, is deze 911 volledig vreemd. Het stuurwiel blijft altijd stevig aanvoelen, zodat je het gevoel krijgt dat de auto op rails rijdt. Diezelfde onwil tot bewegen maakt dat de auto op het circuit nogal zwaar aanvoelt, hoewel de rondetijden het tegendeel bewijzen. De achterkant is met de grootst mogelijk moeite tot uitbreken te verleiden en áls dat al gebeurt, dan gebeurt dat volkomen voorspelbaar. De wetenschap dat een stoot gas geven altijd toereikend is om hem weer in het juiste spoor te trekken, is daarbij ook prettig. Onder- en overstuur steken soms wel de kop op, maar zijn nooit hardnekkig. Het stuurwiel en de pedalen bieden altijd een oplossing, om de neus of de achterkant weer in het gareel te krijgen. Daarom is de Porsche 911 Turbo (S) zelfs voor de gevorderde bestuurder een boeiende propositie. Precies zoals hij dat 40 jaar geleden ook al was. ■



Onder: de projectorkoplampen zijn voorzien van led-dagrijverlichting, in de vorm van vier ‘strips’ in de rand van de unit.



Links: de zescilinder boxermotor is wéér verder verfijnd en levert in de Turbo S nu 560 pk; natuurlijk wordt aan de positionering achterin niet gemorreld.

SPECIFICATIES

	PORSCHE 911 TURBO S
prijs	€ 220.500,--
op de markt	eind september
topsnelheid	318 km/h
acceleratie 0-100	3,1 s
gem. verbruik	1 op 10,3
CO_2-emissie	227 g/km
motor	zescilinder boxer, 3800 cm^3, twinturbo
plaatsing	in lengterichting achterin
max. vermogen	560 pk (412 kW)/ 6750 min^{-1}
max. koppel	700 Nm/2100 min^{-1}
spec. massa	2,9 kg/pk
spec. vermogen	147 pk/l
brandstof	superplus
transmissie	zeventraps PDK-autom. met dubbele koppeling
aandrijving	vierwielaandrijving
onderstel	vóór McPherson, achter multilink
remmen	vóór geventileerde schijven, achter schijven
bandenmaat	v. 245/35 ZR20 a. 305/30 ZR20
maten en gewichten	lengte 450,6 cm, breedte 188,0 cm, hoogte 129,6 cm, wielbasis: 245,0 cm, inhoud bagageruimte 375 l, inhoud brandstoftank 68 l, massa leeg 1605 kg, max. geremd aanhanggewicht 0 kg

Alle gegevens zijn fabrieksgegevens

CHECKLIST

ONTWERP typisch een Porsche 911 Turbo, grote luchtinlaten in de achterschermen en een grote vleugel. Tijdloos design. **MOTOR & TRANSMISSIE** misselijkmakend snelle auto, altijd en overal veel vermogen, dat door PDK-bak en 4WD in goede banen wordt geleid. **WEGGEDRAG & REMMEN** arsenaal aan rijassistenten, extreem neutrale weglegging, alleen bij grove provocatie tot onder- of overstuur te verleiden. Remmen horen tot de beste ter wereld. **COMFORT** vering aan de stevige kant, maar de variabele dempers houden het afrolcomfort op een acceptabel niveau. Geluidsniveau aan boord opmerkelijk laag. **PRAKTISCH** behalve lage instap weinig op aan te merken. Achterbank alleen geschikt voor kleine kinderen. **CONCURRENTIEPOSITIE** moderner en vaardiger dan elke Aston Martin, wendbaarder dan een Bentley Continental GT en praktischer dan een Audi R8 V10 plus. Hoewel die laatste spannender is. De McLaren MP4-12C is wellicht de grootste concurrent.

EINDOORDEEL

Bepaald niet de meest opwindende supercar op de markt. Maar met een niet-coureur achter het stuur ongetwijfeld wel de snelste.

Duidelijke ronde klokken op het dashboard, met een analoge toerenteller, maar ook vele mogelijkheden voor grafische aspecten.