



Porsche 911 Turbo



Jarno van Maanen
26 november 2007

© Rijtesten.nl

De ultieme Porsche?

Puristen beschouwen het als de laatste "echte" Porsche: de 911 van het type 993, geproduceerd van 1993 tot en met 1998. Zijn opvolger - type 996 - verbrak namelijk de traditie van de luchtgekoelde motoren, een traditie die teruggaat naar het begin van de vorige eeuw, toen Ferdinand Porsche nog vliegtuigmotoren bouwde. Deze motoren gebruikte hij later voor zijn vierwielige stokpaardjes; de Volkswagen Kever en de Porsche 356. Ten tijde van de 993 waren luchtgekoelde motoren technisch al achterhaald, maar juist vanwege de traditie hield Porsche er aan vast.

En wat is er beter dan een Porsche 911 met een luchtgekoelde motor? Juist, een Porsche 911 met een luchtgekoelde motor die voorzien is van twee turbo's! Goed voor een motorvermogen van meer dan 400pk en een topsnelheid van ongeveer 300km/h, waarmee dit destijds één van de allersnelste auto's op de markt was.



Porsche 911 Turbo

Vanwege zijn status als topmodel van de het type 911 dat als laatste echte Porsche wordt beschouwd. Zijn erg indrukwekkende voorkomen is het niet meer dan logisch dat deze 911 Turbo door velen wordt gezien als de ultieme Porsche. Terecht of onterecht?



Voluptueuze derrière

Het is vrijwel onmogelijk om niet onder de indruk te raken van de Porsche 911 Turbo. Dit kan vooral worden toegeschreven aan zijn achterste, want w t een achterste heeft deze auto! Zelfs Jennifer Lopez zou stikjaloers zijn op deze voluptueuze derrière. En dan die achterspoiler, het grootste gereformeerde gezin van de Veluwe zou riant kunnen picknicken met deze joekel van een spoiler als tafel. Maar alle gekheid op een stokje: ondanks de niet bepaald ingetogen vormen kli pt het ontwerp wel. De lijnen van de stevige heupen lopen mooi over in de brede bips en op een of andere manier



Porsche 911 Turbo

lijkt zelfs de enorme taartschep helemaal op zijn plaats.

De voorkant is een heel ander verhaal. Waar de achterkant van de auto brutaal is, en zelfs een tikkeltje ordinair, ziet de voorzijde er juist bescheiden en onschuldig uit. Geheel volgens de Porsche traditie zijn de koplampen van deze 911 volmaakt rond. Het type dat deze 911 opvolgde was helaas bedeed met koplampen die iets teveel leken op mislukte spiegeleieren, maar gelukkig heeft het huidige type weer de oude vertrouwde kikkerogen gekregen. Verder zien we aan de voorzijde de bumper die ietwat sportiever is vormgegeven dan die van zijn turboloze broertjes en zusjes, maar eigenlijk valt het amper op. Het aardige van de eenvoudige voorkant is dat de opvallende achterkant er nÃ³g dikker door lijkt.

Van opzij zien we de typische profiellijn van de Porsche 911, die in weze al meer dan veertig jaar hetzelfde is. Je zou de giga achterspoiler kunnen verfoeien omdat hij deze lijn verstoort, maar als je met 300km/h over de Autobahn raast en de achterkant van de auto begint opeens te zwabberen, dan piep je wel anders. Zonder die spoiler is er namelijk geen stabiliteit bij hoge snelheden. En dan hebben we het nog niet eens over de koeling van de motor. De beresterke boxermotor heeft immers een onstilbare honger naar koude lucht en laat die spoiler nu zorgen voor de aanvoer van koude lucht voor de motor. Kwestie van vorm volgt functie dus.



Porsche 911 Turbo



Simpel en functioneel

Soberheid is troef binnenin de 911 Turbo. Geen hoogpolig tapijt, houten sierlijsten of luxe zetels, maar gewoon een simpel en functioneel interieur. De kleur blauw is duidelijk aanwezig. Niet alleen is het leer van de stoelen blauw, ook de deurbekleding, diverse dashboardpanelen, de vloermatten, het stuur en de versnellingspook zijn uitgevoerd in die kleur. Wat ons betreft had het wel wat minder gemogen, maar smaken verschillen, want de eerste eigenaar zal het wel mooi hebben gevonden. De knoppen op het dashboard doen wat gedateerd aan, dat is echter niet vreemd als je bedenkt dat diezelfde knoppen twintig jaar geleden ook al werden gebruikt. Ook is de vorm van het dashboard niet bepaald modern, vooral omdat het dashboard niet "doorloopt" naar beneden.

Over de stoelen zijn we goed te spreken. De verstelmogelijkheden zijn weliswaar op de



Porsche 911 Turbo

vingers van één hand te tellen, maar door de holle vorm zit de stoel als gegoten en vind je snel je zit. Hoewel de stoelenwangen niet indrukwekkend hoog zijn, houdt de stoel je in snelle bochten goed vast, geen overbodige luxe met een auto als deze. Zoals het een sportwagen betaamt is alles goed onder handbereik; de versnellingspook zit dicht bij het stuur, de bediening van de airco is makkelijk te vinden en het contactslot is uiteraard links van het stuur gepositioneerd. Recht voor je heb je trouwens vijf grote klokken, maar het gaat natuurlijk vooral om de middelste, die bovendien net iets groter is dan de andere: de toerenteller.

Interieurruimte lijkt misschien niet het allerbelangrijkste bij een auto als deze, maar omdat de Porsche 911 de reputatie heeft een sportwagen voor elke dag te zijn, gaan we toch even op onderzoek uit. Voorin de auto is er geen reden tot klagen, in tegenstelling tot veel andere sportwagens heeft deze 911 bepaald geen krappe cabine. Achter de voorstoelen is de ruimte wel heel beperkt. De achterbank - of eigenlijk: de zitjes achterin - biedt alleen plaats aan kleine kinderen. Volwassenen kunnen er niet plaatsnemen, dat wil zeggen: niet zonder een hernia op te lopen. Voor bagageruimte kijken we natuurlijk niet onder de achterklep, daar zit immers de motor, maar onder de motorkap vooraan. Daar treffen we een bescheiden holte aan, die plaats biedt aan één flinke weekendtas.



Porsche 911 Turbo



© Rijtesten.nl

Comfortabel kanon

Tijd om de contactsleutel een kwartslag te draaien. Achterons begint de biturbo boxermotor rustig te pruttelen. Als we wegrijden valt op dat de staande pedalen wel erg rechtop staan, dat is even wennen. De weerstand in de pedalen valt overigens wel mee, in tegenstelling tot bij zijn belangrijkste concurrent – de Ferrari F355 – hoef je bij de 911 Turbo niet over enorme kuiten te beschikken om het koppelingspedaal te bedienen. Ook de versnellingspook laat zich makkelijk bedienen, lekker stevig en heel direct. Eenmaal op weg blijkt dat dit een heel prettige auto is om rustig mee te rijden, hij voelt absoluut niet nerveus aan bij lage snelheden en nodigt ook niet constant uit om te planken. Maar als je alleen rustig rijdt, dan kun je waarschijnlijk beter een simpele 911 Carrera kopen.

Een bijna lege snelweg geeft ons de mogelijkheid om de acceleratie uit te proberen, dus



Porsche 911 Turbo

we trappen het gaspedaal eens flink in. Meteen zwiëpt de grote teller voor onze neus naar rechts en zien we de snelheidsmeter bijna net zo snel bewegen. Het is bijna onwerkelijk hoe snel deze auto optrekt, het is alsof je alle natuurwetten buitenspel zet zodra je het gaspedaal vloert. Nu moeten we even vermelden dat dit exemplaar in de Porsche-fabriek een klein krachtkuurtje heeft gehad; in plaats van 408pk is de motor nu goed voor 430pk. Van stilstand naar 100km/h kan binnen vier seconden en van 100km/h naar 200km/h duurt niet veel meer dan een seconde of acht. Cijfers die pas echt gaan leven als je ze hebt meegemaakt.

Het opmerkelijke van dit alles: de auto doet het in alle comfort. Okay, je wordt in je stoel gedrukt als je vol accelereert, maar het motorgeluid blijft binnen perken, de wegligging is uiterst stabiel en bij hoge snelheden heb je zo weinig last van windruis dat je prima een gesprek kunt voeren zonder je stem te moeten verheffen. Natuurlijk zijn dit allemaal positieve eigenschappen, voor een Audi bijvoorbeeld. Het is jammer dat de 911 Turbo niet wat meer sensatie biedt. Het gaat heel hard en dat is goed, maar de snelheidsbeleving en de "kick" van het sportwagen rijden blijven een beetje achter. Aan de andere kant zullen er genoeg mensen zijn die juist geen compromisloze straatracer willen en toch op zoek zijn naar een sportwagen met veel pit, voor hen is dit uiteraard wel een aantrekkelijke auto.

Op bochtige wegen blijkt deze 911 over een geweldige wegligging te beschikken. In de meeste bochten ligt hij net zo strak op de weg als op een kaarsrechte snelweg. Ideaal voor wie hard door de bocht wil, maar ook wel een beetje gevaarlijk. Het is namelijk lastig om niet overmoedig te worden. De grens ligt zo ver dat je absurd hard moet rijden om op de grens te rijden en omdat hij behoorlijk comfortabel is, rijd je sowieso al makkelijk te hard. Daarom moet je goed op je snelheid letten. Deze auto geeft je het gevoel dat "te hard door de bocht" niet bestaat, maar er zijn natuurlijk altijd grenzen. Zelfs voor de 911 Turbo.



Porsche 911 Turbo



Turbo

© Rijtesten.nl

Sportwagen voor elke dag

Is deze 911 Turbo dan de ultieme Porsche? In veel opzichten wel, zijn status als topmodel van het type 911 dat als "laatste echte Porsche"™ wordt beschouwd geeft hem al veel punten. Ook zijn bloedstollende prestaties en indrukwekkende uiterlijk werken zijn voordeel. In sommige opzichten is hij echter wat minder ultiem. Denk bijvoorbeeld aan de ietwat tegenvallende snelheidsbeleving, de iets te veilige wegligging en het niet nadrukkelijk aanwezige motorgeluid. Kortom: hij had wat meer spektakel mogen bieden, want qua spektakel kan hij niet tippen aan zijn stamvader, de 911 Turbo van het type 930. Maar laten we niet vergeten dat die auto uit een tijd stamt waarin sportwagens in het algemeen wat puurder en spannender waren.

Voor wie is deze auto geschikt? In ieder geval niet voor mensen die een auto zoeken waarmee ze niets meer doen dan af en toe deelnemen aan trackdays en dan hun auto



Porsche 911 Turbo

alle hoeken van het circuit laten zien. Voor dat doel zijn betere auto's te vinden, ook uit de stal van Porsche, denk bijvoorbeeld aan een 911 Carrera RS van het type 964 of 993, of aan een 911 GT3 van het type 996 of 997. Ben je echter op zoek naar een bijzondere sportwagen, die je elke dag kunt gebruiken en die tegelijkertijd prestaties levert waar zelfs de meeste nieuwe sportwagens slechts van kunnen dromen, dan is deze 911 Turbo voor jou de ultieme Porsche.

Met dank aan Marco Hof Sportscars

Plus

- + Indrukwekkende verschijning
- + Bloedstollende prestaties
- + Geschikt voor dagelijks gebruik

Min

- Tegenvallende snelheidsbeleving
- Motor had luider mogen klinken
- Ietwat ouderwets dashboard