

## Snel, sneller, snelst

Een zescilinder, een automaat, vierwielaandrijving en een massa van ruim anderhalve ton. De specificaties van deze testauto zouden zomaar van een heerlijk comfortabele middenklasser kunnen zijn. Niets is echter minder waar, we hebben hier te maken met de snelst sprintende auto tot nu toe op Rijtesten.nl. Dat betekent dat hij op de sprint van 0 tot 100 km/u bijvoorbeeld een Audi R8, een Corvette C6 en zelfs de razendsnelle Nissan GT-R achter zich laat. We hebben het over de nieuwe 911 Turbo, de 997 mark two voor intimi.



## Speciaal ontwikkeld

Slechts 3,4 seconden heeft deze Porsche nodig om vanuit stilstand een snelheid van 100 km/u te bereiken. Mede verantwoordelijk voor deze waarde is de speciaal ontwikkelde zescilinder boxermotor met dubbele turbo die in dit Elfje gelepeld is. Met een vermogen van 500 pk en een ongekend koppel van 650 Nm dat al onder de 2.000 toeren per minuut beschikbaar is, hebben we het hier over de op één na sterkste 911 ooit. Enkel de 997 GT2 was sterker, maar de productie daarvan ligt inmiddels alweer stil. Voor het eerst in de geschiedenis is het motorblok uit



de Turbo geen doorontwikkeling van een bestaand exemplaar, maar zijn de ingenieurs er speciaal voor terug naar de tekentafel gegaan.

Wanneer de boxermotor tot leven gewekt wordt, klinkt een zwoele, donkere brom van achter, die al enigszins de capaciteiten verraadt. Toch blijkt in de eerste meters dat de we hier niet te maken hebben met een hitsig portret. Zonder enige moeite draaien we de eerste bochtjes door de bebouwde kom binnen de bestaande snelheidsbeperkingen. Ook het sturen op lage snelheid gaat opvallend soepel, waar je bij een automobiele Hercules als deze nog wel eens te maken hebt met wringend rubber van de brede sloffen.

## PDK

Het gaat te ver om het gemak het meest opvallende kenmerk van de potente 911 te noemen, maar opmerkelijk is het wel dat een sportwagen met dergelijke prestaties zo gemakkelijk gereden kan worden. Deels verantwoordelijk voor dat gemak is de Porsche Doppel Kupplungsgetriebe (PDK), de automaat met dubbele koppeling zoals de algemeen bekendere DSG-automaat van concerngenoot Volkswagen. Op de momenten dat het gaspedaal niet te heftig beroerd wordt, glijden de verzetten soepel in elkaar over en zit je al eerder dan je zou verwachten in de hoogste, zevende versnelling. Daarnaast mis je natuurlijk datgene waarbij je als bestuurder bij autorijden de meeste kinetische energie kwijtraakt: handmatig schakelen. Zeker bij een sportwagen waar het koppelingspedaal veel weerstand biedt en de pook met een stevige beweging in de juiste gang geplaatst moet worden.



In aanvulling op de makkelijke wijze waarop deze supercar te rijden is, ontbreekt het de bestuurder verder aan niks. Het chique, donkerbruine interieur is overdadig voorzien van leder en hoogwaardige vloerbedekking. Wel is het jammer dat je het dan met aluminiumlook moet doen, in plaats van echt aluminium, al oogt het wel prima. Verder word je met een uitgebreid touchscreen multimediasysteem van alle gemakken voorzien op het gebied van navigatie, audio en telefonie. Tot slot zit je vorstelijk op de prachtige, tot in detail elektrisch verstelbare kuipstoelen. Als kers op de taart prijkt het Porschewapen in beide hoofdsteunen.

## Sports Chrono Package

Dat deze auto echter niet voor het gemak ontwikkeld is, moge duidelijk zijn. Was het dat nog niet, dan wordt het dat wel als het gas wat steviger weggedrukt wordt. De automaat schakelt dan razendsnel terug, waarna de 911 Turbo stevig en indrukwekkend versnelt. Doe je ditzelfde op een ander moment nog eens, maar druk je dan het gaspedaal tot op het tapijt, dan treedt een ongekende acceleratie in werking. De 0-100 tijd zoals deze altijd in de boekjes staat is natuurlijk ongekend, maar de tijd die nodig



is om een snelheid van 200 km/u te bereiken verklaart misschien nog wel beter de surrealistische ervaring: slechts 11,3 seconden.

Deze tijden worden deels behaald vanwege de PDK-versnellingsbak. De handgeschakelde versie van de turbo haalt deze waarden zelfs in handen van de beste coureurs niet. Toch betekent dit niet dat de bestuurder enkel zijn rechtervoet kan gebruiken en verder lijdzaam de acties van de automaat moet ondergaan, want op ieder gewenst moment kan de bestuurder hem overrulen met de flippers achter het stuur, die voor het eerst leverbaar zijn op een 911.

Wie zijn beste 0-100 tijd ooit neer wil zetten, zal toch het initiatief weer aan het PDK-systeem moeten geven. De genoemde 3,4 seconden zijn alleen te behalen met het optionele Sports Chrono Package à raison de 5.773 euro. De Turbo moet ingesteld worden in de Sport Plus mode, de niet zo fijngevoelige linkervoet gaat op de rem en de rechter gaat vol op het gas. De begrenzer houdt het geweld nog binnen de perken, maar zodra de voet van de rem gaat, word je als een idioot gekatapulteerd. Het is gewoon te leuk en te waanzinnig om maar één keer met de launch control te spelen.

## Sport Plus

Met de Sport Plus mode is het ook op andere momenten mogelijk om net even wat sportiever te rijden. De 911 wordt daarmee ineens kneiterhard geveerd en de stuur- en gasrespons wordt nog directer. Dan merk je trouwens wel direct hoe prettig het is dat de demping instelbaar is, want dit houd je echt niet vol bij je dagelijkse ritjes. De bochten zijn heerlijk strak in te sturen en met kleine beweging aan het stuur kan je met veel gevoel de benodigde correcties uitvoeren. Zelfs op hoge snelheden geeft de Porsche geen krimp en laat hij zich makkelijk over de ideale lijnen leiden.



De vierwielaandrijving waar de 911 Turbo altijd over beschikt zorgt wat dat betreft altijd voor maximale grip. Zijn de omstandigheden toch even minder ideaal door bijvoorbeeld oneffenheden in het wegdek, dan is Porsche Stability Management altijd bij de les om met een soepele ingreep de Turbo weer in het gareel te zetten. Ook dat is weer een kenmerk van het gemak waarmee deze zeer krachtige sportwagen gereden kan worden.

Tot slot is er nog de beleving van het motorgeluid. Ook deze wordt nog wat aangedikt in de Sport Plus mode. De zescilinder boxermotor broemt er heerlijk op los en zeker wanneer het toerental flink oploopt kan men je al van verre horen aankomen. Voor de inzittenden wordt dit geluid nog vergezeld door een heftig fluitende dubbele turbo. Aangename geluiden voor de sportieve rijder, maar helaas is bij rustig rijden het suizende geluid van de turbo toch nog iets te overheersend aanwezig en overstemt het zelfs de roffel van de boxermotor.

## Uithangbord

Dat de Turbo het uithangbord van het kunnen van Porsche is, is met deze nieuwe 997 niet veranderd. De kaarten in deze supercar-klasse zijn opnieuw geschud, nadat de vorige 997 Turbo danig werd belaagd vanuit Japanse hoek. Toch doet Porsche alles behalve op zijn lauweren rusten, want de 997 Turbo S is reeds gepresenteerd, wat op papier betekent dat er 30 pk en 50 Nm bij de waarden van de 'gewone' turbo opgeteld kunnen worden. En daarmee zet Porsche alweer de volgende stap in sportiviteit die toch gepaard gaat met gebruiksvriendelijkheid.



Gelukkig verliest Porsche ook de liefhebber niet uit het oog die het niet zo op heeft met onnodige luxe. Hoe meer er in de auto geladen wordt, hoe meer gewicht immers. Voor die groep Porscherijders is ook de nieuwe uitvoering van de GT3 RS inmiddels vrijgelaten. Prijstechnisch en qua prestaties staat hij op papier helemaal niet zo ver van de Turbo af, maar lui rijden is er dan niet bij met de hardcore configuratie van achterwielaandrijving, stuggere vering, grotere spoorbreedte en natuurlijk een handgeschakelde versnellingsbak met korte overbrengingen. Maakt u zelf maar de keuze wat het best bij u past... mits het binnen het budget past.

Bijbehorende video: [Porsche 911 Turbo](#)

Fotografie/video: [Martijn Koevoets](#)