

A white Porsche 991 Turbo is shown from a side-rear perspective, driving on a dark asphalt racetrack. The car is in motion, with a blurred background of a grassy embankment, a safety fence, and trees under an overcast sky. The track has a white line marking and some orange cones in the distance.

Porsche 991 Turbo

TURBULENTE



TIJDEN

Via de slingerende wegen van Noordrijn-Westfalen stuurt Jeroen Booij de nieuwe Porsche 911 Turbo naar het Bilster Berg drive resort. Hij is er nog onrustig van.

TEKST JEROEN BOOIJ FOTOGRAFIE FRANK RATERING



Natuurlijk staat 2013 bij Porsche in het teken van het 50-jarige jubileum van de 911. Wie dat ontgaan is, legt dit tijdschrift nu snel terzijde. Maar door al die feestelijke commotie zou je bijna vergeten dat ook de onthulling van de allereerste 911 Turbo inmiddels in een jubileum is terechtgekomen: het was immers 1973 toen het prototype van de eerste Turbo verscheen. Veertig jaar later staat de allerlaatste variant pal voor mijn neus na te tikken in de pitstraat van een eveneens splinternieuw circuit dat zojuist het uiterste van mijn rijvermogen heeft gevergd: Bilster Berg (zie kader). Dat de auto in veertig jaar tijd gigantisch veranderde staat als een paal boven water. Verderop in de paddock staan Turbo's van eerdere generaties en de verschillen in afmetingen zijn groot. In vier decennia groeiden dimensies, gewicht en vermogen opzienbarend. Met z'n typerende *whale tail* en luchtopeningen op de flanken was het altijd al een dikke jongen - nu is het ronduit een bakbeest - 72 millimeter breder dan de gewone '991'. Wat gelijk is gebleven is dat de 911 Turbo nog altijd een imponerende machine is, al helemaal in Turbo S-uitmonstering. Nog altijd onmiddellijk herkenbaar aan zijn grote spoilers en gaten.

En onderhouds vind je nog altijd techniek om meerdere wenkbrauwen bij op te trekken, los van die verwoestende hoeveelheid pk's. De nieuwe Turbo heeft er 520. De Turbo S zelfs 560. Daarmee kan een sprintje van stilstand naar 100 km/h in 3,1 seconden worden afgeraffeld.

Geoptimaliseerd

Porsche zelf haalt die waarden gretig aan. "De 911 staat voor sportiviteit, van generatie op generatie. Hij is steeds verder geoptimaliseerd en dit is de beste 911 tot nu toe," zei Porsche-baas Uwe-Karsten Städtler me gisteren al, zonder blikken of blozen. En los van de prestaties moet er daarbij natuurlijk ook worden gesproken over een verbeterd brandstofverbruik. In dit geval gaat het om 9,7 liter per 100 km. Maar er zijn nog een aantal bijzonderheden die de 991 Turbo van nu maken tot de supersportauto van vandaag. Los van de turbotechniek met variabele geometrie (zie kader), legt Städtler de nadruk op de adaptieve vierwielbesturing en aërodynamica, allebei ver doorontwikkeld om de stabiliteit te verbeteren, of om in Porsche-terminen te spreken: om een betere tijd neer te zetten op de Nordschleife. De adaptieve vierwielbesturing





zorgt ervoor dat de achterwielen tot een snelheid van 50 km/h in tegengestelde richting van de voorwielen sturen. Daarboven gebeurt dat niet meer, maar eenmaal bij de 80 km/h-grens en verder sturen de wielen juist - in een voor het blote oog niet zichtbare stand - méé met de voorwielen. De adaptieve aerodynamica behelst niet alleen meer de bekende achterspoiler die op snelheid uitschuift, maar nu ook een splitter die boven de 120 km/h naar voren klappt. Het levert achteraan een extra druk van 88 kilogram op; achteraan van 44 kilo. Desgewenst kunnen beide stroomlijnverbeteraars ook met een druk op de knop worden geactiveerd. Het levert al met al een rondetijd op de Nordschleife op van 7 minuut 28. Op

gewone straatbanden, maar wel in handen van de expert natuurlijk.

Matthias Hoffsummer is zo'n expert. Wie een rijtraining van Porsche volgt, loopt grote kans tegen hem aan te lopen. Het is niet alleen een opvallend vrolijke instructeur, maar een met een trackrecord om van te watertanden bovendien. Hoffsummer reed al tienduizenden testkilometers met de Porsche 918 en komt op alle circuits van de wereld. Het dit voorjaar geopende circuit van Bilster Berg was niettemin ook voor hem de eerste keer, deze week. Is het een geschikte baan voor de nieuwe Turbo? Hoffsummer: "Dit is zonder twijfel een echt rijderscircuit. Alle professionele coureurs zullen er verliefd op worden. Er zijn veel

Niet de laatste conventionele Turbo

Kon de nieuwe 911 Turbo wel eens de allerlaatste in zijn soort zijn? "Nee," zegt Porsche's 'Projectleider Antrieb Baureihe 911' Thomas Krickelberg stellig. "Wanneer je deze auto zou gaan 'hybridiseren' ontkom je er niet aan om bagageruimte of de achterbank op te geven. Je hebt een serieus batterijpakket nodig en gaat daarbij honderden kilo's aan gewicht toevoegen. Dat zien wij in de nabije toekomst niet gebeuren, of de wetgeving zou plotseling drastisch moeten veranderen. De variabele turbogeometrie die we op het nieuwe model hebben toegepast is een ontwikkeling waar ik erg trots op ben. We zijn ervan overtuigd dat dit het juiste concept is voor deze auto. Kijk, je hebt te maken met een conflict tussen een hoog vermogen enerzijds en een hoog koppel in de lage toeren aan de andere kant, maar je wilt geen turbogat. De turbo die we nu aan allebei de cilinderrijen hebben gekoppeld is optimaal in termen van vermogen over het hele toerenbereik. Het was zeker niet de goedkoopste oplossing. Twin-scroll turbo's zouden stukken goedkoper zijn geweest, of gewoon vier turbo's - twee aan elke zijde. Maar daarmee voeg je ook meer gewicht toe en zit je weer met dat probleem van ruimtegebrek. In deze turbines zijn materialen verwerkt die oorspronkelijk voor spaceshuttle technologie zijn ontwikkeld. Dat is heel fijngevoelig. Onmogelijk te repareren als het kapot gaat? Ja, daar heb je een punt. Maar het gaat niet kapot. We hebben het uitvoerig getest onder de zwaarst denkbare omstandigheden."



blinde bochten en heel veel hoogteverschil. De *Mausefalle*, met z'n dalingspercentage van 26 graden en blinde bocht erna; toen ik daar voor het eerst reed schrok ik. Dat stuk kon in de toekomst nog wel eens even beroemd worden als Eau Rouge of de Corkscrew. Maar er is hier sowieso geen enkel moment dat je rust geeft. Op het rechte stuk halen we met de Turbo maximaal 240 km/h. Het volle vermogen kan 'ie hier niet kwijt en het maakt ook geen verschil of je met de Turbo of de Turbo S rijdt - ook de keramische remmen van de S geven daarbij geen winst. Maar feit is dat je alleen maar hard over deze baan kunt met een perfect gebalanceerde auto. Achterwiel-aangedreven auto's hebben in de *Mausefalle* echt een probleem met overstuur - heb jij daar iets van gemerkt met de Turbo - nee toch? Dit circuit kan een auto maken of breken."

Rauwe gorgel

De 911 Turbo S kon voor mij al moeilijk stuk. Eigenlijk is het niet eenvoudig om níét in superlatieven uit te monden, wat die auto betreft. Op de eerste plaats geeft 'ie, net als bij iedere andere 911, ook weer het gevoel dat alles op de juiste plaats zit. Dat Porsche prat gaat op kwaliteit voel je aan iedere knop die je aanraakt. Maar kijk in de buitenspiegel en je tuurt recht in zo'n enorme luchtinlaat op de achterflanken. En ook de drukmeter op het dashboard herinnert nog even fijntjes aan de turbotechniek. Schakelen gaat ten alle tijden via een zeventraps PDK-bak, al kun je er voor kiezen om te flipperen of de pook zelf te bedienen. Of je het sneller doet dan de automaat valt sterk te betwijfelen, al blijft het op een circuit prettiger om zelf de controle over de versnellingen te houden. In automaat-



Bilster Berg drive resort

Afgelopen juni ging het open na een zesjarig bouw- en ontwikkelingsproject en een (privé) investering van 35 miljoen euro: Duitsland's nieuwste circuit. Initiatiefnemer is Graaf Marcus von Oeynhausen-Sierstorpff, die in het nabijgelegen Bad Driburg een landelijk hotel bestiert. Al jaren geleden zette Von Oeynhausen zijn zinnen op de oude NAVO basis Bilster Berg, die ongebruikt in de bossen lag verstopt. Voor de aanleg werd zoveel mogelijk het natuurlijke verloop gevolgd en werd de hulp van Walter Röhrl ingeroepen. Het circuit is 4,2 kilometer lang en heeft buitengewone hoogteverschillen: de *Mausefalle* zorgt voor een val van liefst dertig meter met een dalingspercentage van 26 graden. Met een blinde bocht naar links direct erna is dat opletten geblazen. Liefhebbers hebben het nu al over 'De Kleine Nordschleife', al is toegang tot Bilster Berg een stuk minder eenvoudig. Het circuit is voorbehouden aan rijtrainingen, persintroducties en testwerk voor fabrikanten en privéfeestjes. Track days staan naar verluidt in de toekomst wel op het programma.

stand schakelt de bak toch nog wel eens op vlak voordat je een bocht nadert. Dat kan link zijn, zelfs met de vierwielaandrijving van de Turbo. Want ondanks zijn fenomenale grip - met dank ook aan de zachte Pirelli's - glijdt 'ie gewoon weg over zijn voorwielen wanneer je te hard op een bocht afkomt. Oversturen doet 'ie niet





gauw, daarvoor moet je 'm forceren of echt serieus (te) hard gaan. Ondertussen klinkt er uit de vier uitlaatpijpen een ouverture die Turbofans wild zal maken. In lage toeren het gas lossen levert een laag *vrop-vrop-vrop* op; in hogere toeren een rauwe gorgel. En elke keer voordat er opgeschakeld wordt een hese brul waarbij de toerenteller even hard omhoogschiet als de auto accelereert. Dat alles bijgestaan door sissende turbo-geluiden.

Volop geconcentreerd door de bochten van Bilster Berg heb ik geen enkel moment het gevoel dat ik de volle potentie van de 911 Turbo aanspreek. Hij wil altijd nog wel harder. Nog meer herrie, nog gekker. Chassis en wielophanging geven geen krimp. Ja, hij is sneller dan voorheen, daar hoeft niemand aan te twifelen. Hij is stiller bovendien. Wie niet al te woest op het gaspedaal trapt, kan heel gewoon blijven converseren. Een super-auto in meerdere opzichten dus, al had een wat strikter dieet 'm niet misstaan. Het commentaar van een bevriende autoliefhebber spreekt wat dat betreft boekdelen: "Hij zal ongetwijfeld superieur aan alles zijn en qua wegligging eigenschappen hebben die misschien zelfs niet meer helemaal passen in de biotoop waarin wij

nu leven. Hoe kom je met zo'n machine ooit in zijn grensbereik als gewone sterveling en als het lukt dan is het woord 'sterveling' opeens wel erg toepasselijk... Maar het blijft knap, dat wel!" En zo is het. ■

Porsche 911 Turbo (S)

Motor	zescilinder boxer twin-turbo
Inhoud	3.800 cc
Versnellingsbak	7 versnellingen PDK
Vermogen	520 pk/383 kW @ 6.000-6.500 tpm (560 pk/412 kW @ 6.500-6.750 tpm)
Koppel	660 Nm @ 1.950-5.000 tpm (700 Nm @ 2.100-4.250 tpm)
Gewicht	1.595 kilogram (1.605)
Afmetingen (lxbxh)	4.506 x 1.987 x 1.296 mm
Topsnelheid	315 km/u (318)
Acceleratie 0-100 km/h	3,4 seconden (3,1)
Remmen	schijven rondom, 380 mm, met Porsche Stability Management (keramische schijven rondom, 410 mm voor; 390 mm achter, met PSM)
CO ₂ -uitstoot	227 g/km
Prijs €	€ 186.700 (€20.500)