

997 TURBO MK. II PDK VS. 997 CARRERA S MK. II PDK

# OVERWELDIGEND OF OVERBODIG?



Afgelopen jaar bestond de 911 Turbo 35 jaar en dat werd gevierd met de introductie van een nieuw model, de 2e generatie van de 997 Turbo, oftewel de Mk. II. Meer vermogen dan ooit te voren in een Turbo en voorzien van de meest moderne technologieën, zaken als PDK, DFI en VTG. Dit is de snelste 911 die we tot op heden hebben mogen ontvangen. Zo snel dat het in enkele seconden wel eens gebeurd kan zijn met je rijbewijs. Is een 911 Turbo dan eigenlijk niet overkill in Nederland en kan je bijvoorbeeld genoeg nemen met de minstens zo fijne Carrera S?

TEKST EN FOTOGRAFIE MARK NAUTA





maar moet, dankzij onder andere de vierwielaandrijving, 140 kilo extra meenemen. Beide auto's brengen de krachten over naar de wielen via de bekende 7-traps Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK).

#### Souplesse en snelheid

Als eerste nemen we plaats in de Turbo, dat is in eerste instantie toch de auto die het meeste aantrekt. Wellicht is het 't idee dat je met 500pk op pad gaat, of komt het gewoon door het feit dat het een Turbo is? Een naam

die bij Porsche toch verbonden blijft aan een auto die wilde sprongen kan maken, zoals we die vooral kennen van de eerste serie, de 930 Turbo. Wanneer we de sleutel omdraaien en de motor achter ons wakker maken, schalt er een luide brul uit de uitlaat. Hij laat duidelijk van zich horen en laat blijken dat we hier op pad zijn met de 'dikste' uit zijn categorie. Het geluid is laag en dringt goed door tot in de cockpit, zonder maar ook een moment vervelend te zijn. We kiezen het eerste verzet met de flippers achter het stuur, want deze

Turbo is uitgerust met het optionele stuurwiel waarbij de vervelende knoppen op het stuur (werken tegennatuurlijk, + en – zijn omgedraaid) zijn vervangen door flippers erachter. Eén voor opschakelen rechts en één voor een versnelling terug links achter het stuur. Zo hoort de PDK te zijn en eigenlijk zou dit standaard moeten zijn op alle Porsches die geleverd worden met deze versnellingsbak. Wat na enkele meters direct opvalt is de souplesse waarmee de Turbo zich laat rijden. Geen horten en en stoten en vooral enorm vloeien-



#### Anders zonder anders te zijn

Naast elkaar staan ze, de Turbo en de Carrera S en direct valt op dat beide auto's eigenlijk totaal anders zijn zonder anders te zijn. De Turbo is breder (44mm) en is door zijn voorbumper met grotere koelopeningen en zijn grote uitklapbare spoiler achterop een imposantere auto. De Carrera S is echter de nette en klassieke van de twee. Geen grote spoilers of uitgeklopte spatborden, maar gewoon beschaafd. Toch zijn beide auto's direct herkenbaar als 911 en verschillen ze eigenlijk helemaal niet eens zo veel van elkaar. Wanneer we beide auto's dan ook bij Porsche Centrum Gelderland op de brug zetten en eens van onderen gaan bekijken, dan valt op dat de Turbo onderhuids niet veel anders is

dan de Carrera. Hij is voorzien van grotere en meer radiateurs, heeft bredere banden en is voorzien van vierwielaandrijving, maar voor de rest is hij - afgezien van de motor - niet anders dan welke 997 dan ook.

Beide auto's zijn voorzien van de nieuwste generatie 3,8 liter boxer met DFI, Porsche's eigen systeem voor directe brandstofinspuiting voor een optimale verbranding en een lager benzineverbruik. De Turbo is daarnaast voorzien van variabele turbogeometrie (VTG). Dit zorgt er voor dat de twee parallel geschakelde turbo's de uitlaatgassen door elektronisch geregelde, verstelbare geleidingschoepen zo naar het turbinewiel sturen, dat zowel de verhoudingen van een 'kleine' als een 'gro-

te' turbolader te realiseren zijn. Dankzij dit principe wordt al bij een laag motortoerental een hoog turbinetoerental bereikt en daarbij een hoge laaddruk. Dit zorgt ervoor dat de vullingsgraad van de motor - en daarmee het vermogen van het motorkoppel - toeneemt. Er is dus al eerder een hoger niveau, dat ook nog eens constant is. Zo is er voor de Turbo al bij 1.950rpm, 650Nm beschikbaar. Tijdens acceleratie met volgas wordt de turbodruk tijdelijk zelfs nog met 0,2 bar opgeschroefd, waardoor de motor nog eens 50Nm extra koppel afgeeft. De Carrera S moet het met een atmosferische motor doen. Zonder de Turbo's weet hij er 420Nm koppel bij 4.400rpm uit te persen en heeft hij een vermogen van 385pk. De Turbo heeft de beschikking over 500pk







de overgangen bij het schakelen naar een andere versnelling. De PDK kiest er zelfs voor om, wanneer men rustig rijdt, weg te rijden uit de 2e in plaats van de 1e versnelling. Dit voelt prettiger aan en de auto is daardoor veel rustiger. Wanneer je iets meer gang maakt en de bak rustig versnelling voor versnelling inzet, heeft hij al vrij snel de 7e versnelling bereikt, zonder dat de bestuurder daar dan ook maar iets van merkt. De keuze voor de 7e bij lagere snelheden zorgt er trouwens ook voor dat de Turbo een aangenaam verbruik heeft. Voor een auto van dit kaliber is 1 op 8,5 namelijk zeer netjes.

De Turbo is echt verbazingwekkend snel. Doorhalen in de eerste drie versnellingen en de snelheden zijn al dusdanig opgelopen dat de Officier van Justitie al een brief met een dagvaarding aan het voorbereiden is. Wanneer we op zoek gaan naar de knopjes op het dashboard die toebehoren aan de versnellingsbak, dan vinden we zowel een 'sport'-knop als een knop met daarop 'sport plus'. Vooral die laatste zorgt ervoor dat de haren recht overeind komen te staan en de

auto z'n absolute 'attack-modus' activeert. Ook de Carrera S is voorzien van deze knoppen en in beide auto's zorgt het ervoor dat de gasrespons sneller is, dat de auto niet meer grijpt naar de 7e versnelling en dat hij überhaupt hoger in toeren blijft. Naast deze twee knoppen zit er nog één die het mogelijk maakt de dempers elektronisch te verstellen. Door er één of twee keer op te drukken worden de dempers in twee straffere afstellingen geschakeld. Waarbij de tweede en dus hardste afstelling voor straat bijna te hard wordt. Deze afstelling is vooral voor het circuit een enorm fijne toevoeging. Wanneer je echter van de snelweg wegblijft en heerlijk de binnenweggetjes opzoekt, zal deze afstelling ook hier bewijzen op zijn plek te zijn. Voor de snelweg is hij echter te hard en al snel zoeken we daar dan ook weer naar de normale, medium, afregeling van de dempers.

Hoe snel de Turbo ook is en hoe vroeg de turbo ook reageert wanneer het rechter pedaal naar beneden gaat, toch heeft hij nog een klein turbo-gat. Ergens zit er toch een kleine vertraging in. Niet alleen in de opbouw van

het vermogen, maar vooral ook in de gasrespons. De Carrera S is met zijn atmosferische motor in dat geval de fijnere van de twee. Die hangt gewoon lekkerder en vooral veel directer aan het gas. Sowieso is de Carrera een fractie directer, niet alleen vanwege de zojuist genoemde gasrespons, maar ook door het preciezer insturen. Door het ontbreken van de aandrijving op de voorwielen is er meer communicatie en gaat hij met meer gevoel de bocht in. Wel laat hij bij hogere instuursnelheden duidelijk merken waar de motor zich bevindt, natuurlijk een typisch 911-trekje. De Turbo voelt wat dat betreft misschien een fractie minder precies, maar wel wat zekerder. Door de aandrijving op alle wielen is er continu enorm veel grip. Mocht deze grip echter verloren gaan op één of meer wielen dan zorgt de elektronica direct voor bescherming door één of meerdere wielen af te remmen of iets meer aandrijving te geven.

#### Onmiskkenbaar 911

Bij het introduceren van de gefacelifte 997 werd ook direct het afwerkingsniveau naar een nog hoger plan getild. Zowel het interi-





eur als het exterieur zien er schitterend uit. 'Onze' Carrera S was uitgevoerd in een fraaie combinatie, Macademia metallic lakkleur met een bruin natuurleren interieur en de Turbo is voorzien van een klassiek grijs exterieur met een prachtig Cocoa bruin lederen interieur. Beide auto's zijn voorzien van alle gemakken. Waarbij te denken valt aan cruisecontrol, CD/DVD wisselaar, elektrisch verstelbare stoelen, telefoonmodule inclusief Bluetooth, adaptieve bochtenverlichting en parkeerassist. Het maakt de beide 911-jes uiterst geschikt om als dagelijks vervoer te gebruiken. Van binnen dus weinig onderscheid, het is vooral het karakter van de motor en het daarbij passende onderstel dat het onderscheid maakt tussen de Carrera S en de Turbo. De Carrera S is echt de actieve en precieze stuurmansau-

to, meer de sportwagen van de twee, de 911 die je net als een GT3 graag meeneemt voor een trackday op een circuit of een rit tijdens de Touristenfahrten op de Nordschleife. Hij zorgt voor net dat beetje meer en extra rijbeleving. De Turbo daarentegen is een echte GT. Akelig snel en van alle gemakken voorzien. Gewoon de auto om op een vaste snelheid naar het vakantiehuis in Zuid-Frankrijk sturen en aldaar te genieten van de prachtige wegen langs de kust. Wellicht dan zelfs met de Cabrio-variant, die van de Turbo natuurlijk ook beschikbaar is. Door zijn vierwielaandrijving is de Turbo ook een rustige auto, niet alleen wanneer je het gas met rust laat. Iets waar de auto eigenlijk niet eens om vraagt, in tegenstelling tot de Carrera. Die vraagt er meer om, om hem harder aan te pakken, hoger in toeren te houden en vooral

veel bochten voor te schotelen om af te kunnen werken. Twee compleet andere karakters in één modelserie, twee auto's die eigenlijk totaal anders zijn en toch zo gelijk. En bovenal beide onmiskenbaar een 911.

#### Overweldigend én overbodig?

Onze titel luidt niet voor niets 'overweldigend of overbodig'. Deze vraag is echter niet met een simpele ja of nee te beantwoorden. Het hangt er puur vanaf welk type 911-rijder je zelf bent en welk karakter je zoekt. Wordt het de stoere Gran Turismo in de vorm van de Turbo die een investering van minimaal

€205.000,- en in de door ons geteste variant nog €25.000,- meer, vraagt? Of is die Turbo de extra €70.000,- aan investering niet waard en ben je beter af met een Carrera S die al in de showroom staat voor iets meer dan €130.000,- (de door ons geteste auto kost net geen €160.000,-)?

De Turbo is absoluut de beste allrounder van deze twee en geeft de rijder onverdond veel rijplezier en comfort. Toch is het de Carrera S die in dit vergelijk de voorkeur verdient. Dit komt niet alleen door het feit dat hij fors goedkoper is, maar vooral meer doordat hij lek-

kerder aan het gas hangt, agiler aanvoelt, eigenlijk meer onverdond rijplezier geeft en zeker niet veel minder snel is. Mocht snelheid echter wel het belangrijkste criterium zijn dan heeft Porsche naast deze Turbo met 500pk sinds kort ook nog de Turbo S met 530pk in de catalogus staan. Deze vergt echter nog een extra investering bovenop de gewone Turbo van ruim 15.000 euro. Het verschil wordt dan misschien wel erg groot met de Carrera S. Wellicht kunnen we dan spreken van overweldigend én overbodig, maar is dat nou juist nét wat de auto ook zo aantrekkelijk maakt!

