

# Hazard

Oktober 2018  
No. 10



DK

39,95 DKK

På eget ansvar

## Vildere end nogensinde

Den helt nye Porsche 911

## Månedens Gadget

Must have gadgets til dig og din bil



Vi har kørt den nye **Ferrari Spider**

Renault Megane er en

## GOLF KRIGER

Anmeldelse

## Ford Mustang Convertible BMW 228i Cabriolet



Lena Skjødt Heldgaard Schmidt  
Modulprincip: 12x6  
Fonte: Corbel, Futura Std,  
Impossible – 1000, Agency FB

# I dette nummer af **HaZard**

4 Øjne i Natten



8 Gadgets



10 En storm i Motorrummet



14 Golf Kriger



16 En fremtid med turbo



# ØJNE I NATTEN

Giver det mening at køre gennem byen en vinternat med taget nede? Naturligvis! Følg med, når vi sætter gearvælgeren i Drive i den nye Ford Mustang Convertible og BMW 228i Cabriolet

Jeg er ikke i tvivl: Taget skal ned, og det skal gå stærkt. Kalenderen viser december og termometeren ligger lige omkring frysepunktet, men alligevel kan jeg ikke lade være med at holde knappen nede, mens taget forsvinder til lyden af summende elmotorer. Den gule lak glimter i gadelampenes skær og Ford Mustang er klar til at cruise gennem hovedstaden.

Bilen, jeg skal følges med, har meget tilfælles med den ærkeamerikanske Mustang – altså lige bortset fra nationaliteten. BMW 228i Cabriolet er det tyske svar på en åben bil, som rummer fire personer. Samtidig deler den også grundtanken bag teknikken, der består af baghjulstræk samt en benzinturbomotor med fire cylindre og tilhørende automatgearkasse. Her stopper lighederne så også. For den ene bil er en underspillet og behersket tysker, mens den anden er en Ford Mustang – i skriggul!

Mustang's første og største problem er ikke BMW'en men derimod, at der findes en anden variant med 5-liters V8-motor. Testbilen er 2,3-liters EcoBoost 4-cylindrede turbomotor med 317 hk og 434 Nm. Faktisk er det „kun“ 104 hk mindre end V8'eren, men der er stadig en verden til forskel. Lydsporet er et helt andet, da den 4-cylindrede har en let hvislende turbolyd, som egentlig er fed nok, men har du kørt den 5-liters V8'er, savner du bulderet.

Jeg er personligt også af den opfattelse, at designet på den nye Mustang stadig er tilpas meget klassisk amerikanerbil, at det fortjener et soundtrack fra otte cylindre.

Glemmer du motorlyden og skruer op for musikanlægget, kan du slet ikke klage over præstationerne. 317 hk gør Mustang'en mere end almindelig hurtig, og der er hjulspin i de første gear. Det er fedt at lægge fra land ved et lyskryds med sorte streger på asfalten som afskedsbrev. Det betyder dog samtidig også, at bagenden har det med at danse lidt i sving. Selv med ESC-systemet i den mest fornuftige indstilling reagerer det usædvanligt langsomt – en kritik jeg også gav Ford Mustang V8 GT i BM291. Vejgrebet er simpelthen ikke højt nok til rigtig at give den gas andre steder end på et lukket område. Og da slet ikke herinde i byen, hvor gaderne er smalle, og Mustang'en hurtigt bliver bred.

Men med det danske vintervejr svøbt omkring mig med kalechen nede, er der nu heller ingen grund til at hæve farten – det gør bare turbulensen og kulden større i kabinen.

Bag rattet har Mustang fundet et fint leje mellem retro og moderne. Jeg er ikke i tvivl om, at jeg sidder i en bil, hvor designet stammer fra 60'erne, og det synes jeg faktisk er sjovt. En anden ting, der er løftet med over fra noget, der kunne være 60'erne, er benzinforbruget. Den 4-cylindrede turbomotor med automatgearkassen, SelectShift, går 10,0 km/l – det er slet og ret ringe. Og faktisk er det gearkassen, der skal have skældud.

Sammenlignet med samme bil med manuel gearkasse kører automatgearvarianten 2,2 km kortere på literen, hvilket er ret markant. Testbilen kommer derfor til at koste ejeren 6.460 kr. om året i ejeravgift. På netop den front tager BMW'en noget blidere fat.

Med automatgearkasse præsterer den 4-cylindrede BMW-motor 15,2 km/l, hvilket giver den en årlig ejeravgifts-regning på 2.960 kr. Du kan faktisk eje BMW'en i over to år, før den koster det samme, som Mustang'en koster om året.

## Forskellige køreoplevelser

På vej ned forbi lyshavet ved Rådhuspladsen er økonomi noget nær det sidste, jeg tænker på. Med sædevarmen på maks. og varmeblæseren på overarbejde nyder jeg 228i'erens ultralækre mekanik. Motoren er på to liter og har 245 hk og 350 Nm. På rå kræfter er tyskeren altså

bagefter amerikaneren, men det er kun halvdelen af historien om mekanikken. De otte trin i automatgearkassen er nemlig utroligt effektive og får virkelig motoren til at presse det optimale ud af samtlige hestekræfter – og det vel at mærke uden, at forbruget eksploderer.

BMW 228i Cabriolet med automatgear er seks sekunder om at nå 100 km/t. Ford'en skal ifølge amerikanske Car & Driver bruge præcis det samme. Ford har af uvisse årsager kun oplyst, hvad en Mustang EcoBoost med fast tag og manuel gearkasse klarer nul til 100 km/t-sprinten på; nemlig 5,8 sekunder.

Helt fuldstændig ulig Ford'en nyder BMW'en godt af at få skiftet den manuelle gearkasse ud med automatgear – i hvert fald på papiret. Både forbrug og præstationer optimeres med den lækre 8-trins ZF-gearkasse i BMW'en. På trods af færre kræfter har 228i Cabriolet en højere topfart end Mustang'en. Man er dog lovlig undskyldt, hvis man aldrig opdager det, for BMW'en gør ikke meget væsen af sig. Den er effektiv og underspillet, leverer, når den skal, men holder sig ellers ude af fokus og agerer sjældent midtpunkt.

Egentlig kan jeg meget godt lide det forhold. Det hæver også bilens anvendelighed, da den føles bedre tilpasset forskellige køreoplevelser. Til gengæld er der ikke megen spræl.

#### Hvad skal jeg vælge

Det er der til gengæld bag rattet i den gule pony

fra USA. Der er teater for alle pengene, og det er en del af den præmie, du skal gå ind til med åbne øjne, hvis der skal holde en Mustang Convertible i din carport. For med alt det fede følger også en masse krimskrams. De høje ejerafgifter har vi gennemgået, men selv når skattefar er betalt, skal du leve med knirkelyde mellem tag og A-stolpe, som havde du

investeret i en italiensk drosche. Det er lidt ærgerligt at se en fabriksny bil, hvor så elementære fejl ikke er udvisket.

Når din hjerne har lært at lukke den slags lyde ude, har du stadig en halvtung (1.718 kg) åben bil, som ikke er stivet ordentligt af i karrossen. Det bliver sjældent et problem, men den åbne Mustang føles aldrig hverken stiv eller skarp.

Her føles BMW'en helt anderledes, og det er, fordi den er helt anderledes. Den vil slet og ret noget andet end Mustang. Skulle jeg bare have en bil til sjov, ballade og til at cruise, mens du spiser din halvmeltede is, ville jeg ikke tøve med at kaste mine penge efter den gule amerikaner. Men når prisen alligevel ikke er lavere, end den er (særligt med forbrug og præstationer in mente), føler jeg lidt, at Ford'en ikke arbejder hårdt nok med, hvad den trods alt har. 317 hk burde mule BMW'ens 245 hk, men den helt store fartforskelsoplevelse udebliver – både på papiret og i virkeligheden.

Ford'en gør mange ting rigtig, og den er fed i afmålte doser, men dens faldgruber bliver tydelige, jo længere du tilbringer i dens selskab. Er du til cabriolet, er du til cabriolet. Meeeen for 20.000 kr. ekstra kan du få en lukket Coupé med V8 og automatgear. Og dér får du altså lige lidt mere af alt det sjove.

BMW 228i Cabriolet bliver det forsigtige, forudsigelige men også rigtige valg, hvis du skal andet end at cruise i byen en vinternat. Den er utroligt godt skruet sammen og kan lidt af det hele. Men ingen vender sig om efter den, når du tager på natteløb i hovedstaden. Den gule Ford Mustang får al opmærksomheden.

### **BMW 228i cabriolet aut.**

Pris	606.477 kr. (testbil 749.114 kr.)
Motor	R4, 1.997 cm <sup>3</sup> , 16V, turbo
Ydelse	245 hk ved 5.000 o/min 350 Nm ved 1.250 o/min
Topfart	250 km/t
0-100km/t	6,0 sek.
EU-miks	15,2 km/l

### **Ford mustang 2,3 ecoboost convertible aut.**

Pris	675.980 kr. (testbil 702.770 kr.)
Motor	R4, 2.300 cm <sup>3</sup> , 16V, turbo
Ydelse	317 hk ved 5.500 o/min 434 Nm ved 2.500 o/min
Topfart	234 km/t
0-100 km/t	6,0 sek.
EU-miks	10,0 km/l



# GADGETS

## Sony Xperia Z5 Premium



Hvis du nogensinde værner dig til størrelsen, bliver du vild med den nye Sony Xperia Z5 Premium. Fysisk er den med sine 15 cm i højden større, end din lomme kan rumme, men det glemmer du hurtigt, når du begynder at bruge telefonens features. Én af dem er, at kameraet kan optage video i 4K. Ja, faktisk kan den ikke bare optage, den kan nemlig også afspille i 4K kvalitet på den store skærm. Bil Magasinet har testet telefonen, og vi kan garantere, at du aldrig før har set noget lignende. Billedet står knivskarpt, og hvis du godt kan lide at filme biler, så får du et godt arbejdsredskab i Sony's nye Z5 Premium.

Sony lover to døgn driftstid, men det skal lige tages med et gran salt. I virkeligheden skal den oplades hver nat. Det værner du dig hurtigt til, når du kan nyde et par 4K-videoer på YouTube, mens den ligger på natbordet.

**6.071 kr.**

Se mere på:  
[power.dk](http://power.dk)

### Eneste telefon med 4K

Det unikke ved den store Premium-model er, at skærmen kan vise videoer i 4K. Billedet står knivskarpt!

### Fås i fire farver

Du kan vælge mellem fire forskellige kulører på din Z5 Premium: Sort, guld, sølv eller turkis

### 23 megapixel kamera

Normalt tager det bagudvendte kamera billeder i 8 MP, men du kan sætte billedstørrelsen helt op til 23 MP.

## TomTom Spark

TomTom Spark er et billigt digitalur, der også fungerer som pulsmåler og løbeur via en Tomtop app. Ved første øjekast ser uret billigt ud, men det fungerer godt som løbeur. Det har også indbygget MP3-afspiller, som fungerer via et medfølgende trådløst headset, og det kan bruges som almindeligt ur. Selv om urkassen i plast er stor, sidder det godt på håndledet. Eneste minus er gummiremme, som er besværlig.

**1.500 kr.**

Se mere på:  
[tomtom.com](http://tomtom.com)



## LED-lygte til Porsche'n

Hvis du godt kan lide at have lidt ekstra lys med i den mørke tid, så kunne det være, at du skulle investere i denne Porsche-lommelygte. Den bruger LED-pærer, hvilket sikrer masser af lys med et lavt strømforbrug. Fuldt opladet kan den lyse i 1-2 timer, og den kan oplades i cigartænderen igen på 2-3 timer.



**290 kr.**

Se mere på:  
[shop1.porsche.com](http://shop1.porsche.com)

# EN STORM I MOTORRUMMET

Ferrari introducerer den åbne udgave af 488 GTB. Ferrari 488 Spider er som en slange i himlen, der har fået alt for store muskler

Den er sindssygt hurtig! Ja, du har hørt det før, og udråbstegnet er heller ikke en overdrielse. De er alle sammen sindssygt hurtige. Alle Ferrari'er, hele McLaren's modelprogram, den seneste Mercedes-sportsvogn og den næste Lamborghini. Flere af dem nærmer sig en effekt, der er tættere på 1.000 hk end 500 hk, og hvor nul til 100 km/t klares på tæt ved tre sekunder og nul til 200 km/t på under ni sekunder. Og tag ikke fejl. Det er sindssygt hurtigt!

Alene når du læser specifikationerne på den nye Ferrari 488 Spider, begynder det at prikke lidt på underarmene. Dette er endnu

en bil i rækken af sindssygt hurtige køretøjer. 488 Spider går fra nul til 100 km/t på under tre sekunder og fra nul til 200 km/t på under 8,7 sekunder, og den stopper først ved 325 km/t. Det er sindssygt hurtigt, og for en gangs skyld er jeg ikke helt sikker på, at det er godt – mere om det senere.

Ferrari 488 Spider er grundlæggende en 488 GTB, hvor taget er fjernet. Og det skal tages helt bogstaveligt. Med forgængeren Ferrari 458 Italia måtte der en del ombygning til for at skære taget af og gøre Italia til en Spider. Med arvefølgen, der teknisk set tager udgangspunkt i 458, har Ferrari haft den åbne og den lukkede 488 på tegnebordet samtidig, og de konstruktive ændringer er udover selve tagkonstruktionen få og små.

#### 488 GTB versus 458 Spider

Motorens luftindtag, som måtte flyttes for, at den åbne 458 Spider kunne ånde lige så godt som den lukkede Italia, sidder nu samme sted på den åbne og den lukkede 488. Hele karosseriet, der er bygget i 11 forskellige typer

Tekst Mikkel Thomsager  
Foto Lorenzo Marcinno

aluminium, er 20 procent stivere i den grundlæggende konstruktion. Det har reduceret behovet for ekstra afstivning i den åbne 488 Spider i forhold til den lukkede 488 GTB. Hele bilen er blevet 10 kg lettere.

Den åbne Spider er stadig 50 kg tungere end coupé-modellen, men ifølge Ferrari skyldes dette næsten udelukkende vægten af tagkonstruktionen, som stadig består af to faste plader, der kører ned i et rum mellem kabine og motor. Af samme grund, antager jeg, er de officielle angivelser på den åbne og lukkede model identiske for de første 100 km/t. Nul til 200 km/t tager dog et halvt sekund længere (8,7 sekunder), og topfarten er reduceret fra 330 km/t i GTB til 325 km/t i Spider.

En anden teknisk detalje, som er ændret, er udstødningen. De spjæld, der regulerer lyden fra udstødningen, er ændret, så lyd billedet er tilpasset den åbne model. For netop lyd billedet er ifølge Ferrari en af de vigtige årsager til, at Ferrari-købere vælger den åbne frem for den lukkede model.

En ekstra bonus i den henseende er den eldrevne bagrude, der gør det ud for en vindstopper med taget åbent. Den kan åbnes uafhængigt af taget, så der sendes ekstra lyd ind i kabinen – også når taget er lukket. Tagkonstruktion fylder lidt mere i kabinen end i den lukkede coupé, hvilket gør kabinen en anelse mere intim og mindre rummelig, hvis man er høj.

Det, og så en merpris på 502.000 kr. med (ny) afgift, er med Ferrari's ord en af de få overvejelser, man skal gøre sig, hvis man har besluttet sig for mærkets nye raket, men vakler lidt mellem den åbne og den lukkede model.

### Ny turbo

En kølig efterårsdag i Italien bliver jeg sluppet løs i Emilia Romagna-regionens bakkede landskab. Første tjekpunkt kan afprøves på de første hundrede meter. Det gælder karrosseriets vridningsstabilitet. Læg en hånd på den øverste del af forruderammen, når bilen kører over en kantsten, og mærk, om forruden arbejder uafhængigt af bilens bund. En disciplin som BMW ikke magter, men Audi gør – og det gør Ferrari også. Ruderammen ryster lidt, men bevæger sig ikke.

Konsekvensen kan aflæses i bilens dynamiske egenskaber helt ude på grænserne, men det må stå til troende, for testruten holder sig på de snoede bjergveje, hvilket skaber en anden udfordring. Både Ferrari 488 GTB og Spider er sindssygt hurtige, og accelerationen er direkte skræmmende. Speederresponsen er vanvittig, og resultatet er, hvad

der føles som en eksplosion af hestekræfter uanset hvilken hastighed, du kører med.

Selv om Ferrari ikke er ukendt med brugen af turbo (den legendariske F40 var som bekendt en turbobil), har overgangen til turboladning tydeligvis givet anledning til mange tanker i Ferrari-teamet.

Selv om moderne turbomotorer sjældent lider af turbotøven, hvilket er den tid, det tager for udstødningsskassen at blæse turbomøllens hjul i omdrejninger, så har Ferrari taget netop den opgave meget alvorligt. For oplevelsen af en omdrejningsvillig motor og lyden, som også ofte påvirkes af en turbo foran indsugningen, er kerneværdier for Ferrari.

Løsningen er to små japanske IHI-turboer med en ny type turbohus, der minimerer afstanden mellem huset og skovhjulet. Det øger turboens effektivitet og reducerer responstiden.

### Hurtig responstid

Ferrari understreger flere gange under præsentationen, at responstiden fra du træder på speederen, til motoren reagerer, er ekstremt kort. 0,8 sekunder er den officielle tid. Uanset hvad, den er, så kan jeg konstatere, at speederen vitterligt sparker til motoren i ekstrem grad. Effekten er hævet fra 570 hk ved 9.000 o/min i 458 til 670 hk ved 8.000 o/min i 488, hvilket er imponerende nok. Men endnu vildere er momentet, der er hævet fra 540 Nm ved 6.000 o/min til 760 Nm fra 3.000 o/min. Faktisk har 488 Spider passeret forgængerens maksimale moment på 540 Nm et godt stykke under 2.000 o/min.

Kraftudviklingen er så eksplosiv, at Ferrari har set sig nødsaget til at holde igen på momentet i de lave gear, og reelt er alle 740 Nm først tilgængelige i syvende gear.

Den 7-trins dobbeltkoblingsgearkasse går igen fra forgænger, men skiftetiderne er reduceret med mindst 30 pct., hvilket gør gearskiftene endnu mere imponerende.

### Eksplosiv effekt

Det samlede resultat er en bil, der er så hurtig, at jeg ikke på noget tidspunkt kommer i nærheden af at udnytte fartpotentialet på offentlig vej. Ferrari 488 Spider har ganske enkelt mere end nok. Hertil kommer en udfordring med at styre effekten sammen med den elektroniske styring af kraftoverførslen.

Med 458 introducerede Ferrari SSC-systemet (Side Slip angle Control), der regulerer, hvor meget bilen må skride ud. Det fungerer



## Ferrari 488 Spider

Pris	4.525.000 kr. (u/afgifter 1.462.000 kr.)
Motor	V8, 3.902 cm <sup>3</sup> , 32V, biturbo
Ydelse	670 hk ved 8.000 o/min, 760 Nm ved 3.000 o/min
Topfart	325 km/t
0-100 km/t	3,0 sek.
Forbrug EU-miks	8,8 km/l

fuldstændig fantastisk i 458, men det er som om, det er kommet på overarbejde i 488. Jeg har i hvert fald svært ved at forudsige bilens reaktioner, når jeg angriber snævre hårnålesving.

Måske er det bare mig? Eller måske har jeg ikke kørt nok i 488? Det kan også være, jeg har sat forgænger, 458, op på en så høj piedestal, at den ikke kan komme ned igen. Men efter en dag med 488 Spider er det lige før, jeg vil foretrække forgænger.

Hertil skal man dog lægge alle de andre forbedringer, som 488 nyder godt af i forhold til 458. Blandt andet har den arvet bremserne fra LaFerrari. De er 2,7 kg lettere end i 458 og bremser betydeligt bedre. Der er også kommet mere plads bag forsæderne. Navigation, radio og display-systemet til sekundære informationer er også langt bedre og virker mere pålideligt, og det har nu integreret Car Play, som er Apples mobiltelefon-brugerflade.

Det hører med til historien, at selv om effekten er eksplosiv, så kan 488 Spider sagtens køres som en almindelig bil. Vindturbulens i kabinen er mærkbar, som den ofte er i targalignende biler, men cruising på en lun efterårsdag er en overdådig oplevelse, som akkompagneres af en klassisk Ferrari V8-lyd, der ikke antyder tilstedeværelsen af turboer.

Holder man Spider'en i gear og træder på speederen, får man den lækre fornemmelse af overskud, som kræver nedgearing i stort set alle andre biler. Den oplevelse kan man aldrig få nok af. Heller ikke i en Ferrari 488 Spider.



# GOLF KRIGER

Længere, bredere, lavere og med teknik fra den større Talisman gør Renault Mégane comeback som en bil, der skal tages alvorligt i Golfklassen.



Med en dåbsattest fra 2008 gispede den gamle Mégane efter vejret som en KOL-patient i Eiffeltårnet. Nu kommer afløseren, og den kan meget vel give frankofile bilkøbere åndenød. Designet er forførende, selv om det forudsigeligt fortsætter stilen fra Espace, Kadjar og Talisman med den nye signaturfront og de C-formede LED-forlygter. I kombination med en lav, coupé-agtig karosseri, et par muskuløse skuldre og karimatisk LED-briller svøbt om bagdelen ser den velproportioneret ud. I forhold til forgængeren er den længere, bredere og lavere.

Motorerne præsterer fra 100 hk til 205 hk leveret af velkendte, nøjsomme maskiner fordelt på to turbodieselmotorer med 110 hk og 130 hk, samt tre turbobenzinmotorer med 100 hk, 130 hk og 205 hk. I 2017 varsler Renault en diesel-hybrid baseret på den 110 hk dieselmotor, der skal blive god for over 34 km/l.

Testbilen er den største dieselvariant, der sejtrækker fåmælt og smidigt ud ad motorvejen og ind på fastlandet med et solidt drejningsmoment på 320 Nm, mens forbruget er ganske fornuftigt opgivet til 25 km/l. Det er ingen revolution, men det er kabinen til gengæld.

#### Større og bedre

Der er kommet bedre skulderplads foran, og de flade sæder har fået mere fylde og støtte, så dine ben ikke risikerer at falde i søvn på lange stræk. Væk er de primitive

digital-skærme og den billige plastik. Ind er kommet et mere cockpit-agtigt layout med en midterkonsol, der smyger sig ned mellem forsæderne.

Vist er der lånt mange designelementer fra de andre nye Renault'er, men gamle Mégane-kunder vil glæde sig over den forbedrede støjisolering med mere filt, skum og tykkere ruder, der bedre hæmmer motor- og vejstøj, såvel som de nye, berøringsbløde materialer tværs over kabinen, der nu deles op i to af midterkonsollen. Det føles som om, at der er kommet bedre plads på bagsædet på grund af akselafstanden, men det kræver en direkte sammenligning med konkurrenterne, før jeg kan bedømme, hvor Mégane hører til pladsmæssigt i Golf-klassen. En 180 cm høj person kan sidde bag sig selv uden problemer.

Renault gør et stort nummer ud af at fortælle, at Mégane kan fås med udstyr adopteret fra den større Talisman. Afhængig af udstyrsniveau, som der er fire af og eventuelle tilvalgs pakker, kan du derfor få hjælp af et aktivt nødbremsesystem over 30 km/t, en radarbaseret adaptiv fartpilot, blive advaret mod at krydse vejstriber uforvarende, blive orienteret om hastighedstavler og advaret mod biler i de blinde vinkler. Den kan tilmed parkere selv. Men systemerne er ikke i samme klasse som i de bedste tyskere. Den adaptive fartpilot er for eksempel af en ret primitiv type, der kun virker mellem 50 og 140 km/t. Ræser du udover vejstriberne, bliver du advaret med en brummelyd fra højttalerne i stedet for, at bilen selv styrer kontra og ind på rette spor.

#### Hovedattraktionen

På de kringledede veje gennem bakket landskab kører diesel-Mégane'n sikkert og kontrolleret, men rent dynamisk fylder den ikke i hukommelsen, da jeg sætter mig på flyveren mod Danmark. Dén plads er optaget af en blå Mégane GT, den foreløbige topvariant og en direkte konkurrent til Peugeot 308 GT. Dens undervogn er afstemt af Renault Sport.

Køreturen bliver væsentligt sjovere, da jeg bytter dieselbilen til topvarianten. Dens 1,6 liters turbomotor stammer fra Clio RS og lader bilen sprinte til 100 km/t på 7,1 sekunder ved hjælp af launch control.

Tekst søren juul  
Foto søren juul & renault



### Renault Mégane

Prisgæt ca.	375.000 kr.
Motor	R4, 1.618 cm <sup>3</sup> , 16V, turbo
Ydelse	205 hk ved 6.000 o/min 280 Nm ved 2.400 o/min
0-100 km/t	7,1 sek.
Topfart	230 km/t
Forbrug EU-miks	16,7 km/l
Årlige afgifter	1.780 kr.

Den obligatoriske dobbeltkoblings-gearkasse er udstyret med „Multi Change Down Control“, som lader gearkassen hoppe gear over, når du bremses ind i et sving og holder venstre skiftepedal inde. Det fungerer så godt, at jeg næsten glemmer at ærgre mig over, at gearskiftene ikke er DSG-hurtige.

Men det er GT-undervognen, som er hovedattraktionen. Den er relativt blød, som du forventer af en GT, men bilen styrer overraskende aggressivt og fornøjeligt ind i sving med en levende bagvogn takket være et hurtigere, men stadig godt vægtet styretøj, der arbejder sammen med Renault 4Control firehjulstyring. Op til 80 km/t styrer forhjulene modsat forhjulene for højere agilitet, mens de styrer med forhjulene ved højere hastigheder for at øge stabiliteten. I princippet virker det som om, akselafstanden forkortes og forlænges. I praksis føles Mégane GT enormt veloplagt, uanset om den bliver sendt gennem ti s-sving eller bliver bedt om at se nærmere på tophastigheden på 230 km/t.

Importøren har ikke priser klar i skrivende stund, men pr-chefen lyser op, da vi nævner Opel Astra. Vi skyder på en startpris på ca. 190.000 kr. for en skrabet Life-variant med 100 hk benzinmotor, der skal lokke kunder i butikken, men de kommer nok ud med 130 hk benzin med udstyrsniveau Zen, der forvandler Euro NCAP bedømmelsen fra tre til fulde fem stjerner pga. lidt sikkerhedsudstyr. Den kan lande på ca. 245.000 kr. Topvarianten dystet mod Peugeot 308 GT, så et gæt er ca. 375.000 kr.

# EN FREMTID

# MED



# TURBO

Porsche har taget skeen i den anden hånd med det seneste facelift af den ikoniske 911, som gemmer på store nyheder i motorrummet. De nye Carrera og Carrera S har fået biturbo, og det gør dem ikke mindre sjove



Tekst & foto  
Søren Juul

Med fingeren dirrende på aftrækkeren gør jeg klar til at skyde et billede af den faceliftede Porsche 911 med en telelinse. Sjældent har jeg været så spændt på et facelift som denne gang. For Porsche's ingeniører har været inde og pille ved selve DNA'et på den legende, de har brugt over 50 år på at forfine.

Politikere uden oktan i blodet har i en jagt på renere luft fået tyskerne til at slagte den sugemotor, der gav 911'eren sjæl og karakter. Min tirade mod grønne bureaukrater bliver afbrudt, da en hvid 911 Carrera S med et velkendt, metallisk vræl pludselig kommer til syne. Den bremses hårdt for at drible smidigt og fladt gennem S-kurven samtidig med, at den lader omverdenen vide, at den stadig er i live. Med et triumferende brøl forlader den det sidste sving som skudt ud af en kanon, mens det kribler på mine underarme.

Motorlyden er naturlig og slet ikke som den „ægte“ 911 Turbo, der med et aggressivt hvæs lader ingen være tvivl om, at den får superkræfter med trykladning. Min kollega parkerer og stopper motoren, så kun de knitrende, varme udstødningsrør og et par køleblæsere omme i hækken kan høres.

### Opfriskning af 2011 model

Ikke overraskende er Porsche gået konservativt til værks, når 991-generationen, der oprindeligt blev præsenteret i 2011, skal friskes op. Forlygterne har fået nye LED-kørelays, mens forkofangeren har fået nye aktive luftindtag med gæller, der lukker over 15 km/t, hvis ikke der er behov for køling. De åbner igen over 160 km/t, mens hækspoileren hele tiden ændrer sin vinkel for at bibeholde den aerodynamiske balance på for- og bagende.

Langs siden finder du nye og mere aerodynamiske dørhåndtag, men først, når du runder de brede hofter, indser du, at den vitterligt er ny. Grillen over hækmotoren er nu sort og udført med lodrette lameller. Designdetaljen er noget, du lægger mærke til, hvis du er vant til at kigge på 911'ere. Samtidig dækker de også for åndehullet til den helt store nyhed: En krympet boxermotor med biturbo.

### Første prøvetur

Jeg drejer nøglen, der på klassisk Porsche-manér befinder sig over mit venstre knæ, og bliver beroliget af et velkendt lydspor. Skønt slagvolumen er krympet i både Carrera og Carrera S, får du stadig en tør og mekanisk motorlyd, når boxermotoren snurrer i tomgang.

Lydbølger fra udstødningskanalerne har det med at blive kvalt, når de tvinges gennem et par turboladere, men Porsche har installeret et akustisk lydsystem med en membran, som forstærker lydimpulser fra indsugningssystemet. Musikken gelejdes herefter videre ind i kabinen. Lyden er helt analog og opleves troværdig.

Med et vrik trækker jeg PDK-gearkassen i Drive og træder på speederen, så vi forlader den lille rastepads hurtigere, end jeg kan nå at udbryde „Mein Gott, es ist schnell!“. I sin optimale konfiguration med PDK-gearkasse og Sport Chrono-pakke nås 100 km/t på 3,9 sekunder. Det er 0,3 sekunder hurtigere end redaktionschefens Porsche 996 Turbo, som var kongen af Autobahn tilbage i 2001. Selv basisvarianten Carrera med PDK og Sport Chrono-pakke matcher den gamle 996 Turbo's 4,2 sekunder til 100 km/t. Det er nye tider.

### Porsche Active Suspension System

Asfalten på vejene omkring vulkanen Teide er omtrent så jævn som brosten, der er blødt op med et tyndt tæppe. Undervognen er på hårdt arbejde. Med Porsche Active Suspension System, PASM, sat i sin normale indstilling absorberer 911 Carrera S ujævnhederne, som kun en hverdagsduelig, tysk sportsvogn kan gøre. Og det er endda, selv om



tempoet er dobbelt så højt som de udlejningsbiler, der er på sightseeing i området.

PASM er nu også standard på basisvarianten Carrera, mens baghjulsstyring, som vi kender fra GT3 og 911 Turbo, kan tilkøbes på Carrera S. Det øger bilens lyst til at dreje i snævre sving og gør den mere stabil ved høje hastigheder. Under 50 km/t drejer baghjulene modsat forhjulene, hvilket giver illusionen af en kort akselafstand, mens de over 80 km/t drejer samme vej som forhjulene, hvilket giver stabiliteten fra en lang akselafstand.

Bag rattet, der nu ligner det, du finder i Porsche 918 Spyder, er følelsen som i den gamle 911 Carrera S, men der sker noget mere, og det sker tidligere, når du sænker speederen. Den nye turbomotor yder ikke alene 60 Nm ekstra, den leverer dem også fra 1.700 o/min og hele vejen op til 5.000 o/min. Forgængerens moment toppede først ved 5.600 o/min.

### Ny gearkasse

Det kunne lyde som opskriften på en døsigt sejtrækker, men på magisk vis har Porsche skabt en maskine, der stadig føles begejstret, når den får lov til at besøge det røde felt, som kun er sænket med 300 o/min i forhold til før.

PDK-gearkassen såvel som den manuelle gearkasse har fået længere udvekslinger fra tredje gear og op for at udnytte det større moment til gavn for forbruget. Den manuelle gearkasse er samtidig blevet forstærket med en ekstra koblingsplade, så den kan holde til det ekstra moment.

Tenerife er andet end ramponeret asfalt, for vi finder en pragtfuld kombination af hurtige sving blandet med langsomme hårnålesving, inden jeg skal aflevere bilen. Motoren har allerede vundet mit hjerte med sine massive kræfter, men tyskerne har også benyttet faceliftet til at forfine køreegenskaberne.

### Sporvidden er øget

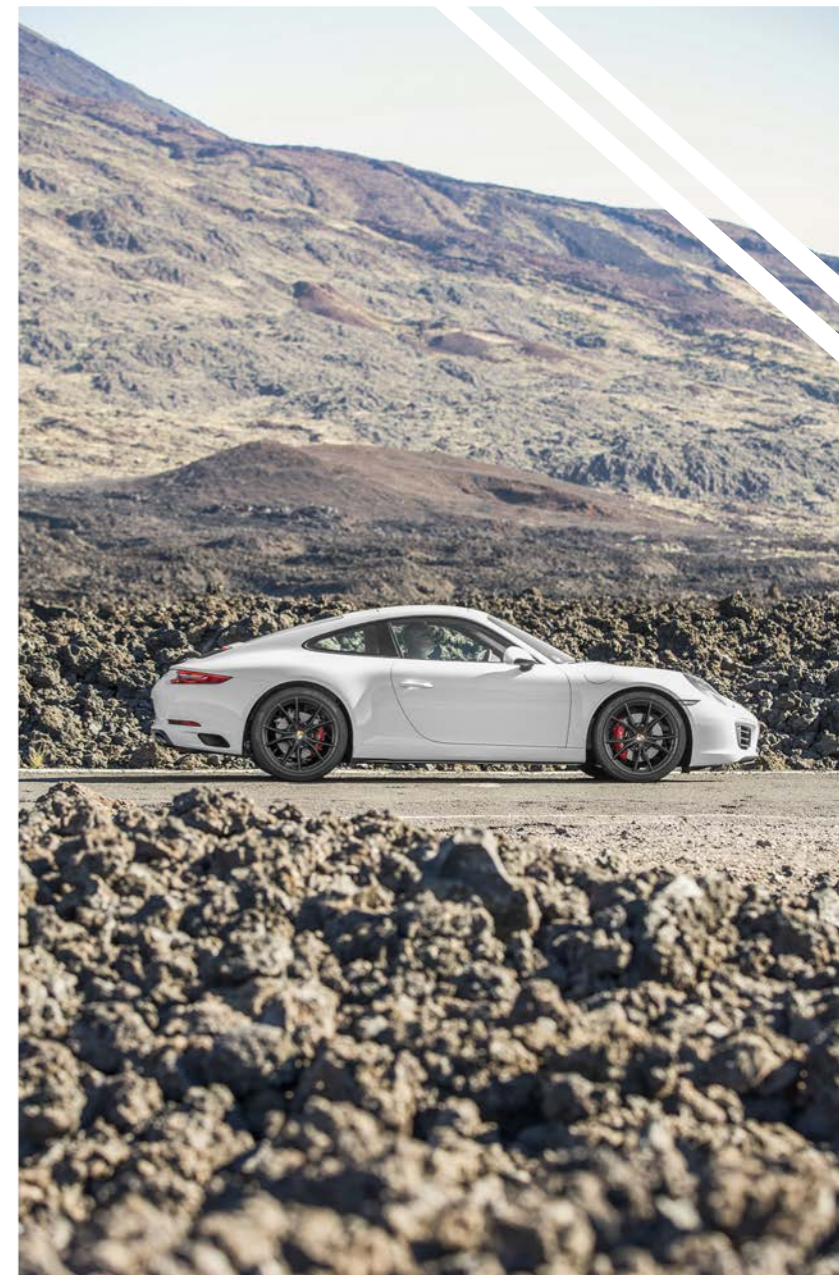
For at tøjle de ekstra kræfter har 911'eren fået bredere sporvidde både for og bag. Fjedre og støddæmpere er reviderede, så 911'eren krænger mindre. ESC-systemet har fået en ny indstilling, der giver mulighed for at køre bredere gennem sving, men du skal køre som en bankrøver på flugt for at mærke det på knastør asfalt, for bagdækkene, der måler 305 mm, nægter at give slip.

Indstyring er præcis og skarp, og hele bilen bevæger sig gennem kurverne i en smuk balance for at sætte sig lidt på baghjulene, når du lukker op for kræfterne.

En kvindestemme forsøger at udtale navnet på de veje, der skal føre os det sidste stykke motorvej mod lufthavnen. Stemmen kom fra det helt nye infotainmentsystem, som betjenes på en 7" trykfølsom og MacBook-agtig skærm. Skønt navigationsinstrukserne er lettere forvirrede hernede på Tenerife, er det en kærkommen opdatering af kabinen med den nye skærm.

Jeg tager en sidste, langstrakt acceleration fra lave omdrejninger, der skyder 911'eren frem med et kæmpe overskud takket være det massive moment. Hvis trykladning er fremtiden i Porsche 911, er det helt fint med mig. For selv den næstmindste 911 føles som en 911 Turbo Light.

Det er svært at have noget imod lavere forbrug og masser af kræfter uden at give afkald på den gode lyd eller følelsen af en hurtigt roterende sugemotor. Selv om det kan være svært at tro, er jeg sikker på, at Porsche-fans kommer til at tilgive, at Zuffenhausen bøjede sig for EU og satte turboladere på hele motorprogrammet. Undtagen én: Den hardcore GT3 fastholder nemlig sin sugemotor – lidt endnu.



## Porsche 911 Carrera S PDK Sport Chrono

Pris	2.223.732 kr.
Motor	B6, 2.981 cm <sup>3</sup> , 24V, biturbo
Ydelse	420 hk ved 6.500 o/min, 500 Nm ved 1.700 o/min
Topfart	306 km/t
0-100 km/t	3,9 sek.
Forbrug	EU-miks 13,0 km/l

# Vil du også være i form?

**STÆRK KROP  
KØRER HALV PRIS  
RESTEN AF 2018,  
VED TILMELDING  
INDEN 1. NOVEMBER.**

**SLÅ TIL  
NU**

**Tilmeld dig på  
[staerkkrop.dk](http://staerkkrop.dk)**