



WVO

STRIDSVAGN 121

CAYENNE

2400 KILO MOT 55 TON





▶ 450 HÄSTKRAFTER MOT 1 500 ★ KANONLOPPET KÖRDES PÅ P7:s MILITÄRA ÖVNINGSFÄLT I REVINGEHED, SKÅNE.



PLÖTSLIGT AVBRYTS STILLHETEN AV ETT AVGRUNDSMULLER NÅGONSTANS I MÖRKRET. SOM ETT RYTANDE VRÅL FRÅN EN URTIDA DINOSAURIE. STRIDSVAGN 121 HAR UPPENBARLIGEN VAKNAT!

KLOCKAN ÄR 06.00 PÅ MORGONEN och det är kolsvart över Södra Skånes Regemente P7 utanför Lund. Vår fotograf, Per Trané, vill nämligen fånga soluppgången och det speciella gryningsljuset som är så perfekt för fotografering.

Plötsligt avbryts stillheten av ett avgrundsmuller någonstans i mörkret. Som ett rytande vrål från en urtida dinosaurie. Stridsvagn 121 har uppenbarligen vaknat!

Själva vrider vi om startnyckeln på vår Porsche Cayenne Turbo. Bilen är så tyst på tomgång att man är tvungen att stänga av fläktarna för att höra motorljudet.

Vi har utmanat Stridsvagn 121 på en duell och vi möts front mot front ute på heden. Att stå öga mot öga med Stridsvagn 121 gör till och med att jag med mina 191 cm och 120 kg känner mig liten. Inte bara för att kanonens eldrör når en bit in över Porschen, utan också för att jag bara ser stridsvagnsförarens ögon i periskopets spegel. Han ser barsk ut.

Soluppgångens gryningsljus blandas med ett lätt duggregn. Som för att manifesteras duellen mellan dessa båda terrängvårstingar från den civila respektive militära världen, så bjuder naturen på en färggrann dubbel regnbåge som står som en gigantisk portal över de båda fordonen.

Stridsvagn 121 körs av föraren löjtnant Måns Norén och vagnchefen kapten Johan Ekenberg. Normalt är man fyra man i en stridsvagn men eftersom detta är en fredlig duell är varken skytten eller laddaren med.

STRIDSVAGN 121 är förstås oöverträffat macho. Tänk att få köra den in till pizzerian i Revingeby och beställa en Carlzone med extra lök. Detta är teoretiskt möjligt men än har ingen militär på P7 gjort det. Dock känns karossen gammaldags kantig och finishen lite rå. Och kamuflagegrön lack, är det så snyggt egentligen?

Då känns Porsche Cayenne oändligt modernare. Släta linjer och 18-tumsfälgar kompletteras av den hungriga grillen och de stora luftintagen. Tänk att få parkera den framför markan på P7!

Intressant är att båda fordonen är tillverkade i Tyskland. Där har Stridsvagn 121 namnet Leopard 2, vilket låter lika fränt som Cayenne Turbo.

Turbo-versionen av Cayenne känns lättast igen på de fyra avgasutblåsen. Stridsvagn 121 har bara två, å andra sidan mäter de vardera 25 centimeter i diameter...

4,5 LITERS BENSIN-V8 och 450 dubbelturbomatade hästkrafter imponerar i det civila. Men militärt är det småpotatis. Stridsvagn 121 har nämligen en 12-cylindrig dieselmotor på 46,7 liter och 1500 hästkrafter! Å andra sidan väger Cayenne bara 2500 kilo medan 121 släpar på 55 ton. Fartresurserna blir därefter. 266 km/h respektive 72 km/h i toppfart.

Båda fordonen har lättarbetad automatlåda, ett klart plus i terrängen då man slipper strula med en koppling. Cayenne har lågväxel och är därmed en riktig terrängbil, inte att förväxla med alla lågväxellösa SUV:ar som är diskvalificerade från skogen.

LÅT OSS DIREKT KONSTATERA att det är en stor skillnad i komfort mellan fordonen. Insteget i Stridsvagn 121 är synnerligen omständligt. Först måste man klättra upp 1,5 meter på vagnen för att sedan åla sig ner i den trånga sittbrunnen framför kanontornet.

Den oisolerade pansarmetallen gnisslar och slår, och gör att man alltid måste bära militär hjälm med inbyggda hörselskydd. Den rektangulära ratten är mindre än hos en trambil, medan bromspedalen är stor som en bok!



TERRÄNGKÖRNING

- Använd lågväxeln.
- Kör på ettans växel.
- Titta 5-10 meter framåt i terrängen.
- Tummarna utanför rattkransen.
- Håll ratten i "kvart i tre-greppet".
- Köra sakta, stressa inte.
- Låt motorn segdra.
- Grensla hjulspår och håligheter.
- Låt hjulen gå över stenar och stubbar.
- Passera stockar och diken aningen snett.
- Utnyttja bilens levande kraft över hinder.
- Kör rakt uppför och nerför backar.
- Ta fart före uppförbackar.
- Motorbromsa i nerförbackar.
- Kör långsamt i vatten.
- Undvik sidolutningar.
- Försök backa dig ur fastkörning.
- Ha kul!





I TERRÄNGEN IMPONERAR BÅDA FORDONEN. ATT KÖRA MED BAND ÄR FÖRSTÅS ÖVERLÄGSET HJUL. STRIDSVAGN 121 VERKAR TA SIG FRAM ÖVERALLT. MARKFRIGÅNGEN ÄR HELA 50 CENTIMETER, OCH DET HINDER SOM ÄR HÖGRE LÄR FÅ SKYLLA SIG SJÄLVT.

Vid premiärturen föredrog jag att köra ”nedcabbat” med huvudet upp genom luckan för att njuta av vinden och allt damm som yrde. Stängd lucka och periskop hade upplevts för klaustrofobiskt. Komforten hos 121 är snäppet över Fred Flintas stenbil.

Då känns det betydligt skönare att stiga in i Porschen. Ett lätt insteg, sköna elektriskt manövrerbara stolar och en ratt som ser ut som en ratt. Gången är tyst och vibrationsfri.

Båda fordonen är rikt utrustade för sina respektive civila och militära ändamål. Exempelvis kan Porschen via luftfjädringen höja markfrigången, stridsvagnen kan vända på en femöring i och med att banden kan drivas individuellt framåt respektive bakåt. Porschen har elektriskt utvikbar dragkrok, stridsvagnen har en kanon. På Porschen vinklar höger backspegel ner sig så man ser bakhjulet vid backning, stridsvagnen har periskop. Och så vidare.

PORSCHEN ÄR FÖRSTÅS EN ENASTÅENDE vägmaskin. Styrstabiliteten och väghållningen är i världsklass, accelerationen som ett kanonskott när väl turboaggregaten börjar jobba. 0-100 km/h går på hisnande 5,6 sekunder. Stridsvagn

121 är i och för sig kursstabil med sina band men känns skramlig på väg. Det går att köra på asfalt tack vare bandens gummipads. Toppfarten är som sagt blygsamma 72 km/h och accelerationen dit medioker.

I terrängen imponerar båda fordonen. Att köra med band är förstås överlägset hjul. Stridsvagn 121 verkar ta sig fram överallt. Markfrigången är hela 50 centimeter, och det hinder som är högre lär få skylla sig självt. Intressant är att det 55 ton tunga fordonet liksom flyter fram och ignorerar mindre gupp och ojämnheter. Det går till och med att flyga med stridsvagnen om man satsar rejält över guppen. När 55 ton landar skälver marken som vid en jordbävning. Det enda som verkar stoppa den är bredden som kan bli för stor mellan träden. Å andra sidan lär den nog kunna välta tallarna lätt som tändstickor. Vikten på 55 ton kan också vara ett aber. Vi vågar knappast tänka på ifall man råkar köra fast. Vem ska bärga?



Cayennen har skrivit nya regler för hur en terrängbil ska se ut och fungera. Genom tekniska innovationer besestrar den lätt den gamla krigsjeepen. Växellådan har lågväxel, en absolut förutsättning för att köra i obanad terräng. Luftfjädringen höjer markfrigången till 27 cm, det är fem avgörande centimeter högre än de flesta vanliga terrängbilar. Hasplåten i rostfritt skyddar underredet. Den individuella hjulupphängningen gör att däcken ofta har markkontakt av tredje graden. Mittdifferentialen och bakdiffen kan spärras och sidolutningssystemet aktiveras. Det enda som talar emot Porschen i leran är de finmönstrade gatdäcken. Greppet kan dock förbättras avsevärt genom att man sänker lufttrycket rejält, även om däcktrycksövervakningen lär protestera. Då får däcken en större anläggningsyta, samtidigt som de formar sig bättre efter det ojämna underlaget.

Stridsvagn 121 läckte in lervatten efter att ha badat i de stora lerhålen, detta på grund av den otäta nödutstigningsluckan under vagnen. Det problemet har inte Porschen som höll tätt under simturerna.

Överlag verkar Porschens elektroniska system överleva i leran. Stridsvagnen kände dock av ett lågt oljetryck i ett gupp och stannade tillfälligt.

EN FULLUTRUSTAD CAYENNE TURBO kostar drygt en miljon privata kronor medan 121 går på cirka 40 miljoner skattekröner.

Porschen har en bensinförbrukning på 1,57 liter milen vid blandad körning. Då är stridsvagnen betydligt törstigare. Militären har mätt till 40 liter diesel per mil vid landsvägskörning, 70 liter vid blandad körning och uppåt 200 liter milen vid tuff terrängkörning. Tur att de fem bränsletankarna har en totalvolym på 1160 liter. I jämförelse framstår plötsligt Porsche Cayenne Turbo som utomordentligt billig och ekonomisk.

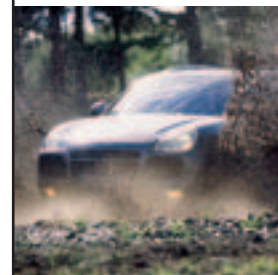
ATT JÄMFÖRA Porsche Cayenne Turbo med Stridsvagn 121 är förstås som att jämföra äpplen och meloner. Men vi tycker Cayenne är bättre i allt utom machokänsla, vändradie och gupptagningsförmåga. Framförallt är det den smidiga storleken, höga komforten, enorma prestandan och i det här sammanhanget relativt låga priset som gör Cayenne till segrare i duellen. Men Stridsvagn 121 lär vinna kriget.



OFFROADTRÄFFAR

I Sverige arrangeras ett stort antal terrängkörningsträffar året runt. Terräng Touring-träffarna är särskilt anpassade för originalbilar och nybörjare. Se www.swedenoffroad.com

På danska Jyllands sandstränder är terrängkörning tillåten, kör från Skagen i norr till tyska gränsen i söder. I Sverige får man bara köra på Mellbystrand söder om Halmstad.





STRIDSVAGN 121

VS

CAYENNE TURBO



1981
40 000 000,-
V12 diesel
47 600 cm³
1 500 hk
55 000 kg
967 cm (med kanon)
375 cm
299 cm
50 cm
0 m
72 km/h
40–200 l/mil

ÅRSMODELL
CIRKAPRIS
MOTOR
SLAGVOLYM
EFFEKT
VIKT
LÄNGD
BREDD
HÖJD
MARKFRIGÅNG
VÄNDCIRKEL
TOPPHASTIGHET
BRÄNSLEFÖRBRUKNING

2005
1 049 000,-
V8 bensin
4 511 cm³
450 hk
2 430 kg
479 cm
193 cm
170 cm
27 cm
11,6 m
266 km/h
1,57 l/mil



Vissa funktioner som beskrivs i artikeln är tillval. Kontakta ditt närmaste Porschecenter för aktuell information.

