

RIKSGRÄNSEN

TEXT: EDWARD SANDSTRÖM FOTO: JOHN TOLLIN, PER TRANÉ

tur och retur

Porsche Panamera 4S har prisats och lovordats och vi har redan tidigare fått njuta av supertransportbilen, men nu fortsätter vi vår resa i den utmärkta Grand Turismo. Första resan bar söderut, nu vänder vi kompassriktning och beger oss norrut. Rutten är på närmare 300 mil tur och retur. Restiden är maximalt tre dagar. Huvudmålet är Riksgränsen och Arjeplog. Manskpet är tre till antalet. Väglaget är förmodligen blandat från barmark till blåis. Pallar den trycket och hur kommer var och en av oss må efter tre dagars heltidskörande i Panamera 4S? Det är frågan det. Man kan säga att resan är en simulering av en skidresa, men istället för att fylla bagaget med pjäxor och skidboxen med skidor har vi valt allehanda proffsfotoutrustning istället.

ETT ENKELT KNAPPTRYCK får bakluckan att öppnas automatiskt. En stor laddning med fotoutrustning placeras noggrant i bagageutrymmet. Tre bagar täcker behovet för oss passagerare. Ett ytterligare knapptryck och luckan stängs. Tidig söndagsmorgon och dags för avfärd. Det första som måste justeras är inte stolen. Nej, vi måste synkronisera alla klockarna. Inte bara i Panameran, utan hela arsenalen med mobiler, armbandsur och vad det än må vara. Det är sommartid nu. Naturen tittar dock på oss med ett helt annat ansikte än att den är redo att

erbjuda något ens i närheten av april-liknande vårsol och dagsmeja.

Minus sju grader, solen kikar fram i horisonten och snön ligger som ett stort, tjockt täcke över hela Hälsingland. Det är vargavinter och det är

det som är tanken med resan. Ypperligt väder för vintertest alltså. Nu är tiden justerad och displayen visar att ventilerade förarsätet så nära perfektion man kan komma. Minnesfunktionen säkerställer att positionen går att återfå när jag kliver in i bilen nästa gång. Upp och ner med svankstödet tills det stöder upp ländryggen på ett skönt sätt, framåt och bakåt tills knäet får en behaglig vinkel. Rattvärmens är påslagen, stolsvärmens står på läge tre, men ventilationen får vänta tills temperaturen stigit en aning. Porsche Communication Management är självklart

precis vad vi behöver. Även om jag bevistat resmålet tidigare sitter inte alla vägbytena på näthinnan. Touchskärmen är enkel att manövrera och upplösningen ger en imponerande skarp bild. Det känns mycket bra. Jag kan välja om jag vill ha kartan på displayen framför ratten eller bara i den 7 tum breda touchskärmen. Den är i alla fall aldrig mer än ett knapptryck borta om jag istället väljer färddatort som huvudtema.

Dags att släppa upp bromsen och väcka liv i den automatiska start/stop-funktionen. Cirka 125 mil ska avverkas och vi har inte tid att låta de centraleuropeiska vinterdäcken från Pirelli vila mer. Jag funderar på om de verkligen är redo för utmaningen, men jag vet att jag kan ge en bra reflektion när vi kommit halvvägs och till och med en rekommendation när resan är till ända. Däck är en kompromiss, men is brukar aldrig kompromissa. Vi får se hur det går med den saken. Vi rullar och redan från start är mungiporna uppåt. Några solstrålar strilar genom panoramataket som omsluts av det alcantara-klädda innertaket, snyggt. Ensamheten på E4:an norr om Hudiksvall vittnar om att det är söndagsmorgon och att svenska folket inte riktigt vaknat till. Personligen är det en form av själarensning att få forska fram när solen är på väg att bryta igenom och vägarna står tomma. Givetvis uppstår fulländningen när man trivs med redskapet. Det är svårt att inte göra det i den tyska precisionsbilen. Till höger sitter John, som omedelbart tar kontrollen över PCM-manövreringen. Kartan åker åt alla håll och ideligen berömmar 22-åringen systemet, ”varför fungerar det inte så här i alla bilar?”. Och han säger det inte bara en gång. Jag slutade







räkna efter tio upprepningar. PCM räknar kontinuerligt på tiden för ankomst och förtroendet är så pass stort att jag redan från start litar till att systemet har rätt. Jag känner lite ångest när den föreslår ankomsttiden 21.30, men det är ändå njutning att få färdas och blir vi trötta kan vi alltid stanna. En gammal biltestaregel är att bara stanna när tanken är tom. Men när man betänker att tanken sväljer 100 liter får de hårda testreglerna naggas i kanten, en kopp kaffe då och då är oundvikligt. Vi har valt inlandsvägen, vilket inte ger några överdrivna valmöjligheter. Väglaget är till en början torrt och ganska odramatiskt, men när vi rundar Sollefteå möter ett nytt underlag upp. Dags att börja skärpa blicken och låta Panameran få ge sig ut på en vägskorpa som ömsom är isbelagd, ömsom har några spår där asfalten tittar fram. Fruktansvärt för all form av hjulupphängning och rejält resonansbetingande underlag. Men tysken reagerar föga utan följer vägen på smidigt sätt. Visst är det svårt för de breda, dubbfria däcken att få plats i spåren och ibland blir det för tajt. Även om Panameran är obemärkt, så har mina muskler spänts på. Det kostar en hel del energi att köra på idel svängande isväg. Jag försöker göra resan smidig för John och Per, men målet är att samtidigt hålla en rimlig snitffart. Ganska tidigt inser jag att kompromissen med dubbfria centraleuropeiska vinterdäck inte inger önskat förtroende. Farten får anpassas och det är lätt att glömma bort bromsträckorna när man susar fram mellan träden. Därför lägger vi in ett bromstest då och då. Snabb koll i backspeglarna och sedan försök till en lite hårdare inbromsning. Det är halt, mycket halt. Poängen är i alla fall att Panameran är direkt utan att för den delen vara störande.

Styrningen producerar så mycket känsla att man alltid vet vartåt det bär, men har också ett nolläge som är avslappande och säkerhetsställer hundra procent kursstabilitet. Det är ett konstverk att lyckas få till en sådan kombination.

KLOCKAN TICKAR FORT men milen rullar också på i önskad takt. Ljudanläggningen från Bergmeister utsöndrar ljud av högsta kvalitet. Vi höjer när vi gillar radions utbud och sänker när vi ogillar. Per, 192 cm, är vår utvalda passagerare i Grand Turismo's lyxiga baksäte. När han hittat manövreringsknapparna för baksätet åker han sedan 280 mil och bara strör lovord över komforten. Jag provar också i 20 mil och kan bara hålla med. Den är fysisitig på riktigt. Det är bara vägskorpan skarvar som stör Per när han ska ta en ofrivillig vilostund. Längsele, Junsele och Lycksele, man blir blind av alla orter med samma ändelse. Mörkret börjar falla och vi har cirka 40 mil kvar till dagsetappens slutdestination Riksgränsen. Kaffemuggarna står stabilt i de eleganta hållarna. Muggarna är tomma, men det är bara 20 mil kvar till Kiruna. Då ska de fyllas på och bilen tvättas inför morgondagens plåtning. Självklart hoppas vi att solen ska strila igenom och att de makalösa vyerna ska ståta i bakgrunden. Vi ringer och kollar med dem som har tillgång till information om förutspådd väderlek. Mobila bredbandet är nämligen inte alltid på humör i norrlands inland. Det är ingalunda solklart att vi kommer ha turen med oss, men det ska visst finnas bäst chans runt Abisko efter lunch. Testresan har ingen reservtid, så vi kan bara hoppas att vi får de minuter som krävs. PDK-växellådan växlar upp och vägarna blir allt rakare och istäcket



minskar en aning. Skönt att kunna slappna av en aning och få ett väglag som är bättre anpassat för vårt däcksväl. Att vi kommit till de nordligare breddgraderna märks på de svarta sopsäckarna som informerar om att renarna kan stå och slicka på vägbanan efter nästa kurva. När vi passerar verkar de dock ha annat för sig.

Framme i Kiruna. Äntligen dags att ta bort snön som samlat sig i hjulhusen och få fram glansen på den mörkgråa Panameran. Staden är imponerande och på kvällen får man genom alla ljus en bra bild av hur stort område som krävs för att hantera den brutna malmen, som förmodligen till viss del varit med och skapat bilen vi sitter i. Panameran och godstågen som står redo att ta sig till Narvik utsöndrar i alla fall samma pondus. Nu är ju Panameran mer solid i sin sammansättning än tung. Den är faktiskt en lättviktare för sin storlek med sina 1 860 kg. Sista etappen ska nu avverkas och kompromissen gör sig påmind på riktigt. Vägbanan är till hundra procent belagd med blåis. Det är becksvalt. Nu är det halt på riktigt och egentligen absolut inga problem för Panameran i sig själv, men utan friktion kan den inte göra under. Vi får helt enkelt sänka farten. Snöplogarna har överplogat ordentligt och det är bara vägkäpparna som ger en indikation om riktningen. Riktigt jobbigt för ögat. Färddatorn har haft rätt och ankomsttiden 21:44 är korrekt om vi adderar tankning och tvätt. Vi har färdats i 13 timmar, men är ganska pigga ändå. Mest imponerande är att vi lyckats köra väl under litern per mil. Senare lyckas jag få ner förbrukningen till 0,82 liter milen mellan Hudiksvall och Stockholm med farthållaren och filhjälpen aktiverad, imponerande. 127,7 mil och dags

att parkera för dagen. Panameran känns som en udda gäst på Riksgränsens parkering, men vi är inget annat än nöjda med bilvalet.

Halva nöjet kvar.

SKIDLIFTARNA ÄR ÖPPNA och tar Riksgränsens gäster mot toppen. Vädret är till viss del på vår sida, även om tiden verkar knapp. Några snabba rundor för att rekognosera miljön. Dags att ta tillfället i akt tycker proffsen. Jag kan bara parkera, betrakta de vackra vyerna och känna ett osedvanligt lugn. Samtidigt konstaterar jag att Panamerans inredning är i toppklass och passar min smak mycket bra. Den är både mjuk och stilig samt sportig med aningen mer kantiga ingrepp i designen. Den uppresta mittkonsolen innehåller alla manövreringsfunktioner man kan tänka sig.

DAGS ATT TA SIG TILL ISBANAN och se hur fyrhjulsdriften fungerar. När vi passerat in i Norge och tagit en sväng förbi nedfarten Snobben är vi klara med Riksgränsen. Utan skidor har vi inget där att göra, men man tar sig snabbt och enkelt dit med hjälp av en Panamera 4S. Det har vi konstaterat. Nu vänder vi istället riktning mot Arjeplog och de bästa isbanorna Sverige har att erbjuda. 54 mil är etappens längd och nu gör renarna sig påmind. Väl framme har solen gått ner och vi kan få välbehövlig sömn inför morgondagens isbänkörning. Mr. Arjeplog, Jan Edvardsson, som basar över hotell, isbanor och mycket annat tar emot oss. Han erbjuder alla alternativ vi kan tänka oss när det gäller foto- och körmöjligheter. Man kan säga att om det finns



PORSCHE PANAMERA 4S

Växellåda: PDK
Vikt: 1 860 kg
Längd: 4 970 mm
Hjulbas: 2 920 mm
Cylindervolym: 4 806 cm³
Effekt: 400 hk @ 6 500 r/m
Vrid: 500 Nm @ 3 500-5 000 r/m
0-100: ca 5 s
Toppfart: 282 km/h
Bränsleförb. blandad körning:
10,8 l/100 km
CO₂ utsläpp: 254 g/km

Läs mer på www.porsche.se

några problem kan de snabbt lösas i Arjeplog med hjälp av superentreprenören Edvardsson. Frågan var mest hur mycket av det som erbjöds vi skulle hinna med.

EN UNDERBAR DAG håller på att ta form. Isbanorna ligger tomma. Säsongen avslutades nämligen dagen innan vår ankomst. I vanliga fall är det människor från hela världen som besöker isarna runt Arjeplog för att bekanta sig med iskörning, men just denna dag är vi ensamma. Självklart hade ett dubbat alternativ stått högt på önskelistan, men nu är det dubbtfritt som gäller. Panamera visar sig vara enkel att hantera, så länge sladdarna står i paritet med erbjudet däckgrepp. Likväl som den är firsitsig på riktigt är den också fyrhjuldriven på ett fulländat sätt genom Porsche Traction Management. Med lagom tajming är Panameran enkel att hantera och det går att få den dit man vill med små korrigeringar. Att åka isbana är en balansakt där föraren bara behöver göra små ingrepp för att styra bilen med gas och ratt. Det viktiga är att ligga steget före för bästa tajming. Panameran är hela tiden beredd på förarens instruktioner. Om man väljer att ha Porsche Stability Management inkopplat sköter den sig själv, men ger även utlopp för lite aktersvängning – dock inget föraren behöver ta ansvar för, mer än att styra dit bilen ska. Om du väljer sportläget blir reaktionerna snabbare i Panameran. Den sportiga känslan

förstärks och PSM tillåter lite mer sladd innan systemet griper in. Inget som behövs på tjälkskadade norrländska inlandsvägar, men en njutning när det svänger lagom och greppet är bra eller när vi sladdar runt på isbanan för att lära känna bilens beteende.

Dags att packa ihop fotoblixtar, tanka upp och ge oss av hemåt. Fortfarande är hela manskapet mycket nöjt med komfort och utrymmen. Vi är aningen dävna efter en dag på isen, men förmodligen mest på grund av den friska luften. Mörkret hinner falla och vi antrar Hudiksvall först vid midnatt. 270 mil avverkade och nu återstår endast motorvägstransport till Stockholm. En första slutsats är att Panamera har allt som krävs för riktiga långkörningar, samtidigt som den både är bränsleeffektiv och mycket underhållande på ett behagligt sätt. V8-motorn på 400 hk och transmissionen med den sjuväxlade PDK-lådan arbetar hela tiden med full effektivitet kontra bilens chassi och vikt. Transporten till Stockholm sker nästan utan min påverkan. Jag aktiverar Lane Change Assist, som hjälper mig att bromsa och gasa vid filbyten, samt farthållaren. Helt fantastiskt när man väl vant sig och litar till systemen. 300 mil och sju kaffekoppar senare är Panameran tillbaka till sitt tillhåll på Porsche Center Stockholm. Åk dit och prova själv! När du bestämt dig adderar du en takbox i beställningen och sedan väljer du ut din favorit-skidort.