

# SVARTSTA



Tjugo 911:or räckte inte.

Något saknades.

Följ med när Stockholm  
välkomnade den nye  
kungen bland Carreror:

## 911 Carrera GTS

TEXT: THIN BOMAN FOTO: THIN BOMAN OCH JOHN TOLLIN

# D. VIT BIL.





EN OÄNDLIG LABYRINT av asfalt, betong och glas. Lockande, skrämmande, näst intill omöjlig att överblicka. Sådana är mina första minnen av huvudstaden. Det sägs att vissa städer aldrig sover. En tidig onsdag i februari är Stockholm om inte sovande så åtminstone i dvala. Barnets upplevelse av det ogreppbara tycks avlägsen. Avstånden är små i nordens Venedig och utan alla människor och bilar krymper staden ännu mer. Nattens tidiga påhälsning av ordningsmakten blir därför en

välkommen social paus. Vårt färdmedel väcker uppmärksamhet. "Är det en ny modell?" "Jo, det stämmer – 911 GTS Coupé. Den har precis haft premiär." Ytterligare några frågor och ett "lycka till med fotograferingen" senare rullar radiobilen bort längs Fjällgatan. Stativ och kameror packas in och vi tar sikte mot city.

911 ÄR PORSCHEs ohotat största modellserie. Här finns något för alla smaker, bakhjulsdrift, fyrhjulsdrift,





turbo, targas, coupéer och cabrioletter. Trots det fyller GTS ett uppenbart tomrum – nämligen det mellan Carrera S och GT3. För den som önskar en riktigt kompetent Carrera men ändå prioriterar vardagsanvändandet är den nya 911:an optimal. Och det handlar inte om någon simpel dekaltrimning, även om modellbeteckningen på dörrsidan är det första man lägger märke till. Nej, nya GTS bjuder faktiskt på en hel del unika egenskaper. Dessutom till ett pris som gör den ännu mer intressant.

TILL ATT BÖRJA med är boxersexan på 3,8 liter begåvad med en variant av Porsches egen trimsats Powerkit. Modifierade cylinderhuvuden, ett vidareutvecklat insugssystem och ny motorstyrning ger 23 extra hk jämfört med Carrera S – totalt 408 hästkrafter. Det nya insugssystemet med sex vakuumpresenterade klaffar gör det också möjligt att växla mellan effekt- och vridmomentorienterad geometri. Beroende på varvtal och gaspedalens position optimeras friskluftsintaget för att ge



## Från att ha rullat beskedligt inne i stan, mjukt och följsamt, exploderar allt och pusselbitarna faller på plats.

antingen mer vrid eller lite extra kraft. Det totala vridmomentet påverkas inte men resultatet blir en påtaglig vridmomentökning i varvtal mellan 3 000–4 000 varv. Maxvridet på 420 Nm nås redan vid 4 200 varv vilket är 200 varv tidigare än på Carrera S. Toppfarten med manuell växellåda är 306 km/h (302 km/h för Carrera S). Med PDK och Sport Chrono Package Plus är maxfaten begränsad till 304 km/h men å andra sidan kapas tiden på 0-100 med en tiondel jämfört med Carrera S (GTS 4,2 sekunder). Tack vare vikt-reducering och andra smarta lösningar, Porsche Intelligent Performance för att tala tillverkarens eget språk, är både bränsleförbrukningen och CO<sub>2</sub>-utsläppet oförändrade jämfört med Carrera S.

CARRERA GTS finns bara med bakhjulsdrift och kombinerar som enda Carrera-modell den typen av drivning med den bredare karossen från de fyrhjulsdrivna varianterna. Ytterligare unika attribut för kungen bland Carreror kräver en närmare titt men blir uppenbara när man väl fått ögonen på dem. Förutom redan nämnda modellbeteckning på dörren och dess motsvarighet på motorluckan är svarta detaljer ett genomgående tema. RS Spyder fålgarna med centrum-bult, framspoilern, avslutningen på sidokjolarna och utrymmet mellan avgasutblåsen är alla målade i nämnda färg. I fronten har luftintaget i mitten försetts med två diagonala ribbor, liknande de som finns på GT3 RS och längs sidorna märks nya bredare sidokjolar.



DEN SVARTA FÄRGEN går igen även interiört. Alla detaljer i Alcantara, vilket enligt Porsche själva ska vara allt som förare eller passagerare kommer i naturlig direktkontakt med, har svart yta. I standardutförande innebär det ratten, mittsektionen på stolarna, växelspaken, handbromsen och dörrhandtagen inklusive armstöden och förvaringsfacket. Kan du inte få nog av det greppvänliga materialet finns ett tillvalspaket där även handskfack, övre delen av dörrarna och nedre delen av instrumentpanelen med mera är klätt i svart Alcantara. Svart som synden är också Carrera GTS logotypen som återfinns i de annars stål-blänkande dörrtrösklarna. För att spara några kilo och öka på sportighetskredden har 911 Carrera GTS Coupé inget baksäte. Det finns dock som kostnadsfritt tillval. Till den kategorin hör även en 90-liters bränsletank. Trots den bredare karossen och bredare bakhjul väger GTS:en 5 kilo mindre än Carrera S.

ATT GTS ÄR EN BIL SOM MENAR allvar blir väldigt tydligt när gaspedalen närmar sig golvet. Kontrasten mot den stumma fuktiga natten gjorde säkert sitt till men när påfarten till E4:an vid norrtull forcerades kom ljud och kraft lite som en överraskning och resulterade i ett välbehövligt adrenalinpåslag. Från att ha rullat beskedligt inne i stan, mjukt och följsamt, exploderar allt och pusselbitarna faller på plats. Vår bil är utrustad med PDK och växelpaddlar på ratten. Ett klick med vänsterhanden får varvtalsnålen att hoppa till och





## 911 CARRERA GTS COUPÉ

**Motor:** 6-cylindrig boxermotor

**Växellåda:** PDK eller manuell

**Vikt:** 1 495 kg

**Längd:** 4 435 mm

**Hjulbas:** 2 350 mm

**Cylindervolym:** 3 800 cm<sup>3</sup>

**Effekt:** 408 hk @ 7 300 r/m

**Vrid:** 420 Nm @ 4 200 r/m

**0-100:**\* 4,2 sek

**Toppfart:** 306 km/h

**Bränsleförb. blandad körning:**\*  
7,2 l/100 km

**CO<sub>2</sub> utsläpp:**\* 240 g/km

\* PDK, Sport Chrono Package Plus

Läs mer på [www.porsche.se](http://www.porsche.se)

Ljudet att gå från gemytligt björnbrummande till sylvasst vargylande. Antisladdlampan hinner blinka till som hastigast innan vi skjuts ut i natten.

DEN SKENANDE ASFALTENS FUKTIGA yta glittrar aningen oroväckande i gatubelysningens sken. Jag slår av på takten och vänder. Tillbaka mot staden, natten, lugnet, ljusen. Ljudet av breda däck mot fuktig asfalt – nästan meditativt. Timmarna har vuxit från små

till halvstora. Stockholm sträcker på sig och livet återvänder till dess gator. En konklusion tar form. Kanske är GTS den ultimata 911:an. Ytterst kompetent, men samtidigt följsam nog att leva med varje dag – helt enligt Ferry Porsches kravspecifikation från tiden då 356:ans ersättare fortfarande var under utveckling i början på 60-talet. Vad som kommer närmast återstår att se men för tillfället är 911 Carrera GTS ohotad härskare i Carreraland.