

# OVERBOOST VS OVERKILL

Okej Ekblom, uppdraget är enkelt – kör skiten ur nya Porsche 911 Turbo och Corvette Z06. Vilken är snabbast runt Mantorp och varför. Taget?  
Text: Martin Ström. Foto: Richard Sjösten och Peter Gunnars.



**S**TCC-mästaren Fredrik Ekblom är lättövertalad. Särskilt när han får reda på att Chevrolet Corvette Z06 ska vara med i testet. 512 hästar inger respekt, även hos en rutinerad racerförare fostrad på Indyovalerna och längs Les Hunadières på Le Mans. Och Porsches nya 911 Turbo med 480 kusar skäms knappast för sig heller.

Duellen är extra intressant eftersom det handlar om två helt olika bilbyggarfilosofier som på pappret genererar likvärdiga prestanda. Bakhjulsdrift, bladfjädrar och enorm frontmonterad sjuliters V8:a möter teknikspäckad och fyrhjuldriven boxer-svans med en rejält dos turbo.

Än mer intressant är prisskillnaden. Porsche går lös på över 1,4 miljoner (med keramiska bromsar) medan en Z06 håller sig under 800 000 kronor.

Låt oss börja dagen med lite lek.

Med nästan tusen hästar totalt är det upplagt för en vildsint gummidoftande barbeque. Corvette har en god tradition att bjuda på bus och Z06:an är först på lekplatsen. Men Ekblom överraskas direkt av det massiva greppet som bakvagnen erbjuder. Två feta 305:or suger sig fast i asfalten och vägrar släppa greppet.

”Jag har fullt stål, 500 hästar och ettans växel och den släpper inte greppet.”

Han kör en repa på tvåan, farten blir lite högre och det släpper rejält. Returen kommer blixtsnabbt och plötsligt sitter den anars så lugna racerföraren och rattar för glatta livet. Under avkylningsvarvet styr Fredrik genom Pariserkurvan och chikanen på vad som upplevs som halvfart, men greppet och den minimala krängningen förvillar.

Det går fort.

Plötsligt sular han till högerpedalen med full kraft och med ett mäktigt vrål slungas Corvetten ut på rakan. Växellådan är inte hundra procent frisk i detta exemplar, och växlingen mellan tvåan och trean görs med viss försiktighet, men det spelar mindre roll för bottendraget är massivt.

”Ooo, det här är amerikansk racekänsla på hög nivå! Det riktigt raciga V8:a-ljudet och det massiva väggreppet ger racevibbar.”

Dags för bilbyte.

Nioelvan bjuder på en sval kupé. Välbehövt då föraren måste jobba lite mer i den fyrhjuldrivna bilen.

”Framför kameran vill man åka riktigt brett och då gäller det att provocera bilen, jag får ta till handbromsen i den tajta böjen.”

Karaktären är bakhjulsdriven men driv-



Snygg på bild men kass kvalitet. På testbilen satt stolarna löst och golvmattan på kardantunneln krympte av värmen. Stolarna ger dåligt sidostöd, inte alls i paritet med bilens racelika prestanda. Z06 är inget för komfortnissar. Hårt och bullrigt.



**”Jag har fullt stål, 500 hästar och ettans växel och den släpper inte. Imponerande grepp.”**

kraften kan blixtsnabbt omfördelas till framhjulen. Fördelningen mellan fram- och bakaxeln sköts av en elektromagnetiskt kontrollerad lamellkoppling.

Ekblom laddar på för att hitta ett bredare spår.

”Fyrhjulsdriften och mycket tyngd bak gör det svårt att drifta, bilen understyr gärna. Men för normal bankörning passar det bättre, bakvagnen följer med i mjuka slad-





## **”Porschen känns feminin jämfört med Corvetten.” Ekloms ord är ett hårt slag i magen på det tvångsmatade tyska monstret.**

dar på ett harmoniskt sätt.”

Turbon går dock aldrig riktigt brett och till slut kliver han ur.

”Den känns feminin jämfört med Corvetten, det har jag nog aldrig sagt om en Porsche förut.”

Ekloms ord kommer som ett hårt slag i magen på det tvångsmatade tyska monstret.

Men Turbon fläktar snabbt bort elakheterna och ställer upp på startlinjen.

Dags för varvtidsjakt.

Förväntningarna är höga när Fredrik öser på förbi startpunkten i tysken. Hastighetsmätaren stannar på 180 km/h innan sexkolvsooken greppar keramiken inför första kurvan. Porsche gör allt för att hämnas och trycka luften ur Fredrik, men han är van.

”Bilen styr in väldigt fint under inbromsning, balansen är neutral med drag åt överstyrning. När jag går på gasen igen är det lite för mycket rörelse i chassit och då vill den gärna sitta på rumpan och understyra. Om man medvetet är lite hårdare på gasen kan man hålla kvar överstyrningen och få ett bättre spår. Men sedan måste man växla och då övergår bilen till understyrning igen. För att optimera bilen för bankörning behöver man styvare dämpare, det skulle minska chassirörelserna markant.”

Fredrik matar på genom Pariserkurvan och rinner igenom chikanen på tvåans växel.

”Växellådan känns typiskt Porsche, inte jättedirekta lägen men ändå lättskött.”

Egentligen behöver man inte spaka särskilt mycket – motorn vrider ur sig 620 Nm redan vid 1 950 varv. Och tack vare en kortvarig höjning av laddtrycket med 0,2 bar har man 680 newton tillgängligt strax efter 2 000 varv. Här ligger Corvette faktiskt i lä, trots sju liters slagvolym ger den ”bara” 500 Nm vid samma varvtal.

Skillnaden visar sig också vid elasticitetsprovet. På fyrans växel behöver en Z06 4,1 sekunder för att ta sig från 80 till 120 km/h. Porsche klarar det på 2,9.

I med sexan och Turbon fullkomligt slaktar Corvette – 5,5 mot 11,1 sekunder.

Men det är inte bara bra bottendrag som kännetecknar Porsches värstingturbo.

”Motorn har inte en normal turbokaraktär. Den gillar verkligen höga varv och vrider ur enormt bra upp till toppen. Man blir nästan lite besviken när varvstoppet går in, just då är man mitt inne i härligheten.”

Accelerationen ut på rakan ackompanjeras inte av något exalterande ljud. Men jösses vad det skjuter på. Fredrik skickar i trean, fyran, femman men motorn bara jublar över

mer motstånd. Runt tretusen varv kommer hästsparken och sen är det bara att sikta och hålla i sig. Det är dock inga problem eftersom man sitter ordentligt fastkilad i de fina Porschestolarna.

”Ett annat okaraktäristiskt drag är att motorn svarar fint på mellangas. Turbobilar brukar inte ha så här kvick gasrespons.”

Farten är drygt 228 km/h när Fredrik går på bromsarna inför Mjölbykurvan. Bromspunkten ligger strax efter 200-metersskylten.

”Bromsarna mattas ingenting och känslan i pedalen är perfekt, men däcken pallar inte med bromskraften. De här bromsarna skulle lätt klara slicks.”

Snabbaste varvet på första rundan blir 1.30,4.

”Klart imponerande för en standardbil, jag kvalar in på 1.21,4 här med STCC-Audin.”

Porschemotorn har slickat i sig all säsoch ber genast om mer. Tyvärr är tanken lika stor som på en vanlig niolva vilket betyder 67 liter. Det räcker inte långt om man ska smiska på autobahn. Vi håller i 58 liter innan det tar stopp och därmed har Fredrik fått en rejäl straffvikt inför andra rundan.

”Enda bilen som går bättre med full tank är Porsche Turbo. När jag körde GT-racing i USA kvalade Porscheteamen med full tank.”



Silverprojektalen och Fredrik ger sig ut på ny tidsjakt. Nu med svalare däck och mer vikt i nosen.

Som åskådare i depån får man ta del av ett mycket speciellt ljud, men det är inget karaktäristisk racevrål som man är van vid på Mantorp. Ljudvågorna studsar mellan depåns plåtväggar och armcoräcken och bildar en ljudkuliss, inte helt olik den från ett jetplan.

När Fredrik åter rullar in i depå visar det sig att han kapat tre tiondelar mot tiden med tom tank.

”Bilen styr in bättre nu. Med full tank får man ner nosen lite och kan hålla kvar gasen i utgångarna.”

Ribban ligger på i 1.30,1 när det är dags för Corvette Z06.

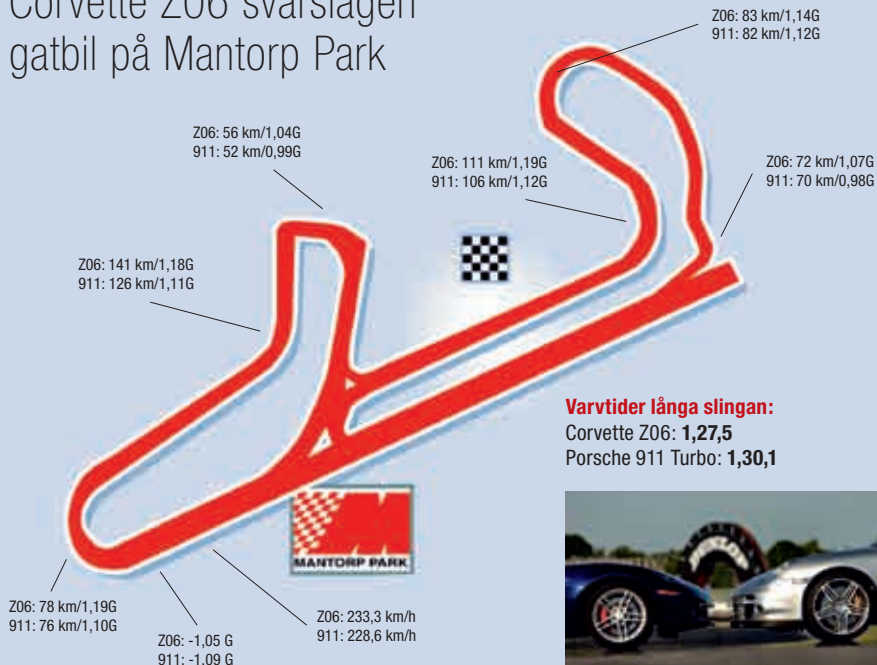
Ekblom tar plats i den till synes rätt platta förarstolen. Jänkaren tar ton redan från start och jetplansljudet dränks av Vettens maffiga V8-vrål. Fredrik inte vill fresta på Corvettelådan och åker på trean. Ekblom mosar förbi på start- och målakan men tycks missa växlingen från tvåan till trean och tvingas börja om med varvtidsjakten. Åter i depån ser den annars så glade raceföraren inte alls nöjd ut.

”Växellådan trilskas. Men trots att jag inte

**911 Turbo är en raket rakt fram. Klassiska övningen 0–160–0 km/h avklaras på 12,5 sekunder. För Z06 tar det 13,3 s, samma som Gallardo. Jämför med Ariel Atom som behöver 11 och Veyrons 9,9. Corvetten är snabbare till 200 km/h och toppar 320 km/h, tio mer än 911.**



# Corvette Z06 svårslagen gatbil på Mantorp Park



Jämt flås från botten till 6 500 varv gör bilen lättkörd. Växellådan fungerar bra, men är grovhuggen. Elasticiteten är klart sämre än i Porschen, men ljudet sagolikt.

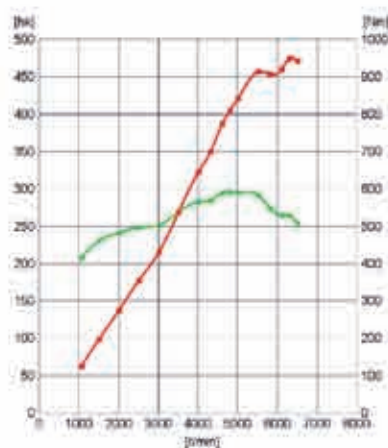


Som vanligt väl dold 3,6-litersboxer. Karaktär som en Big-Block V8:a och rapp gasrespons. 133 hk/l är nästan dubbelt upp mot Corvetten.

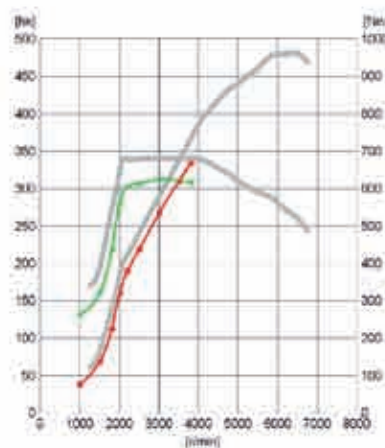


Grå kurvor: motoreffekt och -vrid enl. tillv. Röd kurva: Uppmätt drivhjulseffekt. Grön kurva: Uppmätt drivhjulsmoment.

Corvette Z06



Porsche 911



	Motor (enl tillv)	Drivhjul (mätt)
Max hk	512	474,7
vid r/min	6 300	6 307
Max Nm	637	592,1
vid r/min	4 800	4 808

**Corvette:** Helt okej prestation, ger vad den lovar. Sju procent tapp genom drivlinan är normalt. Tyvärr fanns ingen fabrikskurva att få vid pressläggningen. Men – varför sacker kurvorna så vid 6 000 varv?

	Motor (enl tillv)	Drivhjul (mätt)
Max hk	480	(334,3)
vid r/min	6 000	(3 805)
Max Nm	620 (OB: 680)	(625,0)
vid r/min	1 950	(3 002)

**Porsche:** 911 Turbon har en inbyggd spärr i elektroniken som gör det omöjligt att bänktesta bilen över 4 000 varv. Men det lilla som gick att göra utan att bilen sade ifrån visar i alla fall att Porsche inte verkar leverera fantasissiffror. Overboost finns där.

## ESP och bankörning – går det ihop?

Antisladd och bankörning brukar inte fungera bra, men faktum är att både Corvette och Porsche har mycket väl avstämda antisladdssystem. Z06:an har dessutom tre steg: antisladd/antispin, enbart antisladd eller "Competitive mode". I det senare läget tillåts man åka på duktigt utan att elektroniken rätar upp bilen. Fredrik körde på 1.27,9 med detta läge och konstaterar att en kunnig förare önskar lite mera sladdvinkel, men att skillnaden mot helt urkopplat ändå är mycket liten.

Porsche gick en sekund långsammare per varv med antisladd. Fredrik gillar systemet och menar att man kan attackera hårdare utan att det går åt skogen. Bilen styr faktiskt bättre genom kurvan men hämmas i utgångarna när den börjar sladda.



Åsikt/  
Richard Sjosten

*"Corvetten är elak, riktigt elak."*

**Hur sjutton** kan en Porsche 911 Turbo upplevas så här snäll och timid? Nästan lite mesig. Problemet är inte att Porschen är snäll, utan att Corvetten är elak. Riktigt elak. På motorvägen hem är det dock andra bullar, då harmoniserar allt i Turbon. På banan trivs den inte lika bra. Där krävs en GT3 för att matcha.



**TESTFAKTA****Corvette Z06**

Prestanda	sek
0 – 80 km/h	3,0
0 – 100 km/h	4,0
0 – 130 km/h	5,6
0 – 160 km/h	7,9
0 – 200 km/h	11,9
0 – 400 m	11,8 (199 km/h)
80 – 120 km/h på 4/5/6:an	4,1/6,1/11,1
Toppfart	320 km/h
Bränsleförbrukning	l/100 km
ECE-norm/CO <sub>2</sub> , g/km	14,7/350
Testgenomsnitt/±	15,8/+8%
Körprov	km/h
Ålgtest tom/lastad ing.fart	76/-
Ålgtest tom/lastad utg.fart	61/-
Slalom 18 m tom/lastad	66,5/-
Filbyte tom/lastad	141,4/-
Bromsstr. från 100 km/h	meter
Kalla bromsar, tom	36
Kalla bromsar, lastad	35
Varma bromsar, lastad	34
<small>Inklusive bromssystemets reaktionstid.</small>	
Buller i kupé	dB(A)
80 km/h	71
100 km/h	72
140 km/h	79

**EKONOMI**

Grundpris	783 850:–
Antisladdsystem	Standard
Krockkuddar vä/hö	Std/Std
Knäckrockkudde vä/hö	–/–
Krockk. sida fram/bak	Standard/–
Krockgardin	–
Automatlåda	–
Bi-xenon/kurvlyjus	Standard/–
Klimatanläggning	Standard
Läderklädsel	Standard
Metallic	6 750:–
Navigator	24 950:–
Parkeringshjälp fram/bak	–
Regnsensor	–

**Garantier**

Fabriksgaranti	3 år/10 000 mil
Rostskyddsgaranti	6 år
Vagnskadegaranti	3 år

**SAMMANFATTNING**

**+** **Motor:** Outtömlig källa av brutal kraft, men maxvrid rätt högt upp. Hög racekänsla. Växellådan kräver ett fast handtag.

**Köregenskaper:** Grymt väggrepp, neutral balans men giftig i gränslandet, fin styrrespons.

**Racekaraktär:** Urvrål från motor, bromsar som faktiskt håller, byggd för bana av kunnigt folk, helt enkelt.

**Pris:** Z06 spöar skiten ur Europas sportbilselit, till drygt halva priset.

**–** **Komfort:** Tokhård fjädring inget för landsvägen, bullrar som en betongkross.

**Stolar:** Allt utom stolarna andas race, usest sidostöd.

**Kvalitetsintryck:** Stolarna sitter löst, matorna krymper – klassisk jänkekvalitet.

”2,6 sekunder snabbare per varv, det är ju som två olika klasser...”

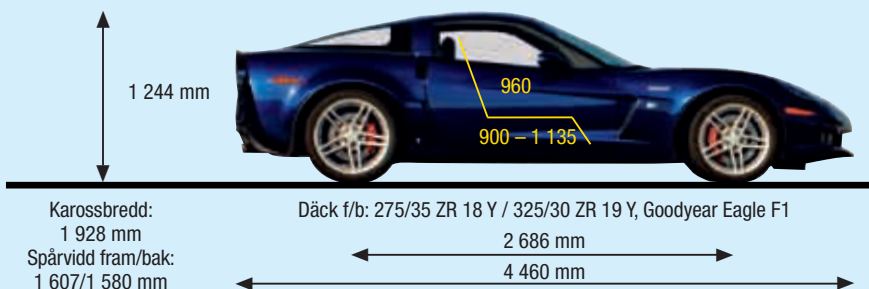
**TEKNIK/Chevrolet Corvette Z06**

**Motor:** V8, 7 011 cm<sup>3</sup>, borming x slaglängd: 104,8 x 101,6 mm, 2 ventiler per cyl. Effekt 512 hk (377 kW) vid 6 300 r/min, max vridmoment: 637 Nm vid 4 800 r/min, specifik effekt: 73,0 hk/liter.

**Kraftöverföring:** Bakhjulsdrift, 6-växlad manuell.

**Bromsar & chassi:** Ventilerade skivbromsar fram/bak (350/335 mm). ABS, ESP. Övre och undre triangellänk fram/bak, tvärgående bladfjädrar. Krängningshämmare. Kuggstångsstyrning, 2,75 rattvarv. Fälgar fram/bak: 10 J x 18/12 J x 19.

**Kaross:** Tjänstevikt ca 1 528 kg. Viktfördelning fram/bak 51/49%. Maxlast 197 kg. Bagageutrymme: 634 liter (US-norm). Vändcirkel 12,6 m. Innerbredd fram 1 430 mm. Luftmotstånd c<sub>w</sub> 0,29.



Chevrolet Corvette Z06 • 512 hk • 0–100: 4,0 s • 320 km/h • 15,8 l/100 km • 783 500 kronor.



## TESTFAKTA

## 911 Turbo

Prestanda	sek
0 – 80 km/h	2,8
0 – 100 km/h	3,7
0 – 130 km/h	5,8
0 – 160 km/h	8,0
0 – 200 km/h	12,3
0 – 400 m	11,8 (195 km/h)
80 – 120 km/h på 4/5/6:an	2,9/3,7/5,5
Toppfart	310 km/h
Bränsleförbrukning	l/100 km
ECE-norm/CO <sub>2</sub> g/km	12,8/307
Testförbrukning/norm ±	16,6/+30%
Körprov	km/h
Ålgtest tom/lastad ing.fart	73/–
Ålgtest tom/lastad utg.fart	56/–
Slalom 18 m tom/lastad	68,3/–
Filbyte tom/lastad	140,0/–
Bromsstr. från 100 km/h	meter
Kalla bromsar, tom	34
Kalla bromsar, lastad	36
Varma bromsar, lastad	35
<small>Inklusive bromssystemets reaktionstid.</small>	
Buller i kupé	dB(A)
80 km/h	68
100 km/h	72
140 km/h	78

## EKONOMI

Grundpris	1 359 000:–
Antisladdsystem	Standard
Krockkuddar vä/hö	Std/Std
Knäckrockkudde vä/hö	Std/–
Krockk. sida fram/bak	Std/–
Krockgardin	Standard
Automatlåda	14 000:–
Bi-xenon/curvljus	Std/4 900:–
Klimatanläggning	Standard
Läderklädsel	21 900:–
Metallic	5 900:–
Navigator	21 900:–
Parkeringshjälp fram/bak	3 900:–/Std
Regnsensor	Standard

## Garantier

Fabriksgaranti	2 år
Rostskyddsgaranti	12 år
Vagnskadegaranti	3 år

## SAMMANFATTNING

- +** **Motor:** Okaraktäristisk turbosnurra som drar från botten, smiskar på toppen och dessutom svarar fint på mellangas.
- Köregenskaper:** Lättkörd, överstyrd vid in- och utgång, däremellan understyrd.
- Kvalitetskänsla:** Ett precisionsinstrument med maximal byggkvalitet.
- Antisladd:** Väl avstämt system som tillåter mjuka sköna sladdar.
- Bromsar:** Keramiska bromsar är dyrt, men underbart på bana, mattas aldrig.
- Komfort:** Klart mer vardagsvänlig fjädring och bullernivå än i Corvetten. Mycket sköna stolar, både på bana och till jobbet.
- **Motorljud:** Rätt oinspirerat ljud i kupén, utanför råder dock värsta åskovädret.
- Pris:** Porsche Turbo är svindyr, särskilt med allt extra som man vill ha.

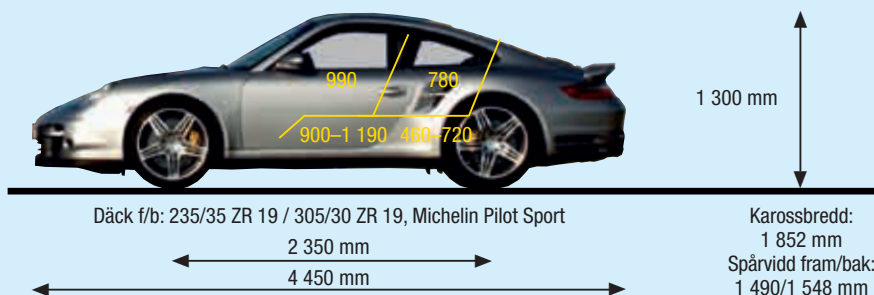
## TEKNIK/Porsche 911 Turbo

**Motor:** B6, 3 600 cm<sup>3</sup>, bormning x slaglängd: 100,0 x 76,4 mm, 4 ventiler per cyl. Effekt 480 hk (353 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment: 620 Nm vid 1 950 r/min, specifik effekt: 133 hk/liter.

**Kraftöverföring:** Fyrhjulsdraft, 6-växlad manuell alt. 5-växlad automat.

**Bromsar & chassi:** Ventilerade skivbromsar fram/bak (350 mm). ABS, EBD, ESP. Undre triangellänk fram, McPherson. Dubbla övre och undre tvärlänkar bak, skruvfjädrar. Krängningshämmare. Kuggstångsstyrning, 2,5 rattvarv. Fälgar fram/bak: 8,5 J x 19/11 J x 19

**Kaross:** Tjänstevikt ca 1 658 kg. Viktförd. fram/bak 39/61%. Maxlast 367 kg. Bagageutrymme: 105 liter VDA. Vändcirkel 10,8 m. Innerbredd fram/bak: 1 350/1 200 mm. Luftmotstånd c<sub>d</sub> 0,31.



Porsche 911 Turbo • 480 hk • 0–100: 3,7 s • 310 km/h • 16,6 l/100 km • 1 359 000 kronor.