



LÄHES 13" läpimittaiset jarrulaikat sopivat pikkuautoon vanteiksi. Jarrujen teho on uskomattoman hyvä. Ota jarrulla on mahdollisuus vaihtaa kolmen rengasmerkin välillä.

Kun nopeusmittarissa oli 260 km/h, ei voinut kuin ihmetellä. Tätä kyytiä voisi ajaa vaikka päivän kämmenien hikoamatta. Auto käyttäytyi uskomattoman tsaaisesti ja mikä yllättävintä, keula pysyi suunnassa kuin liimattuna. Jarrutus tästä nopeudesta

on sekini kokemus ja samalla selviää, miksi Porschessa on saman kokoiset jarrulaikat kuin useimmissa autoissa vanteet. Hidastuvuus on huippukilpa-autojen luokkaa, yksiselitteisesti.

Jos Porschen insinöörit ovat Turbon alustaa suunnitelleensa päättäneet näyttää, että maailmalla vallalla oleva arvostus ei ole tyhjäästä peräisin, he ovat todella onnistuneet. Varsinkin, kun ajattelee 911 Turboa nopeana matkailuautona, ei niinkään mukavana kaupunkiautona.

Mutkaisella asfalttipinnalla, tiellä jota reunustaa kiviaita toisella ja jyrkkä pudotus toisella

puolella Porschen ajo-ominaisuuksien rajoista ei pääse käsitykseen: oma kantti loppuu paljon ennen kuin 911 Turbon ominaisuudet. Siinä väännelessä tuntee itsensä ikään kuin paremmaksi kuljettajaksi, jos sattuu vilkaisemaan nopeusmittariin. Vauhti ei tunnu, koska renkat eivät vingu ja kaikki hoituu ilman kikkoja, vain rattia kääntelemällä.

Päätös

Ostaisitko sinä itsellesi Porsche 911 Turbon? Moni miettii tätä, uneksii ja miettii. Ostoksen perustelu muille kuin itselle voi olla

PORSCHEN Interiööri lähes sellaisena kuin sen on aina totunut näkemään. Pyöreitä mittareita täydentää digitaalinäyttö, josta selviää keskinopeus, huippunopeus (viisarimittarin lisäksi), ahtopaine jne. Lisävarusteena Porscheen saa törmäystä valmentavan ilmapussin myös matkustajan puolelle.

SUURI Turbo Porscheen perinteisesti liitetty takaspoileri on tarpeellinen huippunopeuksissa, mutta samalla se muodostaa kotelon ahtoilmanjäähdyttimelle. Nopeudesta puheen ollen: tuulilasien pyyhkimillä on kolme nopeutta, 90-180-270 nopeuksia varten.

ylivoimaisen vaikeaa.

Hintalapussa komeilevat numerot 998 600,- ... 600 markkaa??!! Missä kulkee hintaraja, jossa ei enää sataasia merkityä, ja muutenkin luku tuo mieleen Anttilan satkun.

Onneksi kovin monen suomalaisen ei tarvitse miettiä ostopäätöstä ja viettää unettomia öitä. Kuuden auton kiintiöstä neljä on myyty. Tosin yhtään ei vielä ole tullut.

Porsche 911 Turbon hinnassa verojen ja senkaltaisten maksujen osuus on noin 615 000 markkaa. Siitä näkyy, kuka tässä maassa todella arvostaa urheiluautoja.