

PORSCHE 930 turbo, 1978, EAY 682

Bilen importerades enligt uppgift 1980 av Porsche Stockholm från Porsche i Tyskland och hade då varit demobil där.

Kännetecknande för bilen är dess silvermetalliclack som är en unik men enkel kombination av två olika metalliclacker på varandra, en kulör som framhäver turbons speciella former. Många spontana positiva kommentarer och frågor kring bilens lack har fällt genom åren, både från folk i och utanför Porschekretsar. Bilen har sedan den kom i vår ägo successivt anpassats för bana, d v s till den kompromisslöshet 930-modellen ursprungligen konstruerades för.

FAKTA

Kaross: Lack: Silver metallic [PPG770 två, lager i botten varpå Stodox Mix 598 två lager och 2 lager klarlack]. "Optik" som **965 turbo/3.8 RSR**; bakstötfångare, sidokjolar och front med customläpp motsvarande RSR, taklucka och fronthuv allt i glasfiberarmerad plast. .

Bromskylningsscoop i fronten med slangar för ännu större kylflöde mot de främre bromsskivorna. Stor SETRAB-oljekylaren i fronten bakom registreringskyllan (som lätt skruvas bort vid tex banmöten och monteras på speciell spoiler/konsol nedom luftintag). En laserstörare sitter dolt monterad strax under oljekylaren. Den ej utnyttjade delen av frontgrillen är täckt av kolfiberskivor för att minimera luft under bilen som tillsammans med en kraftig spoilerläpp i fronten minskar lyftkrafterna. Undersidan av bilens främre parti och en bit under cupéutrymmet är helt plan (syrafast plåt) för att minimera bromsande turbulens samt ge ökad down-force (lätt venturi-effekt). Modifierad 965 3.8 RSR baklucka med luftintag till luftfilter. Ställbar kolfiberöverdel monterad på aluminiumkonsoler. C2/C4 bakljusramp med de integrerade dimljusen. Manuella Cup-speglar. Klara front och sidoblinkers. Samtliga glasrutor (vindrutan undantagen) i bilen är bytta till plastrutor. Innanför stötfångaren fram sitter ett fäste (kalldraget burstål) för dragögla monterat i ordinarie stötfångarinfästningen.

Inredning: Plåtren med filtmatrö och GUSS-helbur. Buren är lackerad i bilens kulör. Dörrsidor i kolfiber, RS-stroppar och dörrhandtag. MOMO-stolar med sidomontage. Förarstolens konsoler nersänkta och glidskenor, höger stol fast monterad. MOMO-ratt, stor Andial laddtrycksmätare, display för smalbands- och bredbandslambda, bränsletryck och avgastemperatur i mittkonsol. Kolfiberpanel där radion tidigare satt med laserstörare och larmdetaljer. Skjutlucka i fönster förarsida, lättviktsrutor i polykarbonat. Fästögglor och godkända fyrpunktsbälten (Sabelt). Huvudströmbrytare och starterpanel. OMP aluminiumpedaler. Hargett Precisions växelspaxkonsol som modifierats och höjts; Handbromsspak förlängts för att möta SvBilprovningens krav på funktion och åtkomlighet.

Motor: Med start vid 13.500 mil (2006) har motorn byggts om. Blue-printing och helreovering. Under 2008-2009 (14.750 mil) har motorn modifierats ytterligare. Följande motorarbeten och modifikationer har utförts i två större sekvenser 2006 och 2008-09:

Magnum Perf Tech-intercooler, GT-2 Evo kamaxlar, topplock portade 40/38 mm (original 32/34 mm), toppåtningsringar (motsv 935 Ni-Resistoringar), balanserad vevaxel, modifiering av motorblock, Pauter vevstakar med ARP-bultar, racingventilfjädrar och lättmetallretainers. Vipparmar 993 mekaniska vipparmar med bussningar och nya vipparmsaxlar insugssida och original vipparmar avgassida. Invägda kolvar, polerat dubbelgasspjäll i magnesium från Porsche 964 3,6 lit/1989-1991 och putsade insugningsgrenrör från samma motorfamilj, matchade till portningen. Resonansventilen ställd i fast öppet läge för högre maxeffekt och dragvillighet upp i registret. 50 m/m TiAL pop-off ventil på intercoolerns kalla tank. Bränslespridare: 1.000cc/min kalibrerade Russ Collins spridare. K&N största "600 hk"-luftfilter på Ram-Air insug 100 m/m. Fuel-Lab bränsletrycksregulator. Samtliga slangar i bränslesystemet med AN-kopplingar, två tillförande och en retur AN-8, stålomspunna med aluminiumkopplingar (Earl's el. NBM Hydraulik). Tre nya ½" aluminiumrör dragna genom kardantunneln. ATL 100 liters racingtank med dubbla volympumpar och dubbla Bosch -044 pumpar, inbyggd catchfunktion. LINK G2 motorstyrning med wasted-spark enkeltändning (kabelhärva byggd för dubbeltändning och tändmodul samt [Bosch dubbeltändspole 2x3] finns klara). Schwitzer SX700 turbo, nya hydrauliska kamkedjesträckare och nya kedjor och glidskenor. Topplöcken planade 0.25 mm. 993-biturbo cylinderbultar. Avstämt extractorgrenrör både avseende primär- och sekundärrör, syrafast. Dubbla 38 m/m TiAL-wastegates. Absorbitionljuddämpare 100 m/m ned utblås höger sida. Wastegates mynnar separat under bilen. Ljuddämpare försedd med två lambdasonadapters. Extra ljuddämparenhet finns att montera över ordinarie slutrör. Avgastempensensor höger sidas sekundärrör extractorsystemet. Elektronisk givare bränsletryck i anslutning till bränsletrycksregulatorn. Denna är testad/kalibrerad mot analog manometer.

Luftpumpsarrangemang avlägsnat. Luftinjektorer ersatta med gängade pluggar + Loctite.

Nyrenoverad generator med förstärkta lager (från senare modell, 930/66). Ny utbytes startmotor med ny slirkoppling.

Frontmonterad SETRAB oljekylare med stålomspunna oljeslangar. Motorkylfläktens remdrift modifierad till 6PK (sexradig polyrib) med utväxling 1:2,04 ger mer än 1.800 L/sek vid 6.000 rpm (std 1:1.68, 1.500L/sek vid 6.000 rpm).

Ställbart laddtryck med "935-ratt" i anslutning till spakstället.

Motorolja: 76 NASCAR Synthetic 20W/50

Sedan dess har vi bytt tank till en rostfri som tål e85. Säkring box är bytt mot moderna säkringar.

LINK sprutet är bytt mot MaxTuning och mappad med e85. Kopplingen är bytt till en hydraulisk dubbel skivig Tilton sinter. Tål 1300 nm.

Redan i juni 2006 effektmättes motorn med *G-Tech Pro* och vid originalladdtryck 0.75 bar gav den ca 413 hk.

Dessa siffror var förvånansvärt bra med tanke på originalmotorns prestanda men kanske mest häpnadsväckande i jämförelse med Porsches egenproducerade grupp-B bil under dess era:

Porsche 930 grupp B: 1.0 bar, 354 hk@6.000/501 Nm@NA.

Standard 911/930turbo: 0.8 bar, 300 hk@5.500/431 Nm@ 4.500.

Ny effektmätning i maj 2007 efter injustering bränsletillskott (med samma metod) gav den 516 hk/1,2 bar, (tidigt ställda (2,3 mm) 993biturbokamrar och K-Jetronic insprutning med tillsatsbränsle; MAP-fueler2).

Juni 2009 på MotorNord/Sundsvall får vi i motsvarande RotoMaster en korrigerad vevaxeleffekt kring

600hk@5.850/1,25bar, och max vridmoment 793Nm@4.600/ 1,40 bar (fallande laddtryckskurva). Motorspec, vg se ovan.

Den är bromsad hos MaxTuning till 566 WHP. Tyvärr fanns inte en kylfläkt som kunde användas till att kyla motorn. Den sitter ju bak på en Porsche.

Efter det så testades bilen på gata, då blev kraften vid accelerationen så stor att Sachs kopplingen som skulle tåla över 850 nm kex. Efter att Tilton monterats är det inga problem.

Det sitter ett reglage så man kan antingen ha grundtryck på bilen eller max turbo tryck. Ganska stor skillnad.

Transmission: Ny 935 koppling med organisk tävlingslamell och renoverat svänghjul (852 Nm). Växelpakstorn i aluminium/Hargett Precisions/ kortare och mer distinkta växellågen/modif enl ovan. Växellådan modifierad enligt följande våren 2007: 1.5 vägs KAAZ-diff och drevsatserna för 3:an och 4:an bytta.

Sellholm drivaxlar med 128 m/m drivknutar och adapters för inre och yttre medbringare. Handbroms original/mechanisk wire.

Transmissionolja: 76 NASCAR High Performance Gear Oil 80W/90.

Chassi: Steglöst justerbar 22 mm krängningshämmare fram, bak 22 mm likaså steglöst ställbar, båda med länkhuvuden i samtliga leder. Stag mellan främre stötdämpartornen. Samtliga gummibussningar i fram och bakvagn bytta mot hårda polygrafitbussningar. 911 RSR stötdämpare med 31 mm Sanders torsionsstavar bak. Rennen 2 stötdämpare med original torsionsstavar (18.8 mm) fram. Sänkt ca 60 mm fram och 75 mm bak. Bakre skärmkanterna utrullade ca 10 mm på vardera sida. Kompletterande coil-overs bak; hjälpfjäder 10 N/mm och huvudfjäder 60 N/mm.

Bromsar: 965-turbo bromsskivor fram med 993 biturbo-ok och ETF-belägg. 3.3-turbo rödmålade ok och 930 standardskivor bak med ETF-belägg. Bromsköldar fram ersatta med nyproducerade sköldar med slangstos för effektivare kylning. Sköldarna bak borttagna och scoop sitter under de bakre bärmarna för bromskylning. Fram slussas luft in via frontspoilern. Stålomspunna bromsledningar. ATE Racing Blue bromsvätska bytt 2009-04.

Fälgar/Däck: Fälgset #1: Gemballa Competition 9J18ET40 (+ total spacer 25 mm); 12J18ET43 (+ total spacer 39 mm); Däck Kumho V700/V70A-K90 R-däck 245/35WR18 resp 305/30WR18.

Fälgset #2: 8,5J19ET52 (+total spacer 45 mm); 11J19ET40 (+ 39 mm spacer); Däck

Prestanda:

Som jämförelse kan siffror presenterade i motorpressen ses här nedan:

Porsche 930 (1978): 300 hk/398 Nm; 0 - 402 m 13.7 s.

Porsche 930 (1979): 300 hk/ 412 Nm; 0 - 402 m 13.6 s; 13.4 s ; 0 -1000 m 22.9 s.

Porsche 930 (1981): 300 hk/ 412 Nm; 0- 100 km/h 4.7 s.

Porsche 930 (1983): 300 hk/430 Nm; 0 - 402 m 13.4 s; 0-1000m 24.5 s.

Porsche 930 SE (1986): 330 hk/430 Nm

Porsche 959 (1987): 450 hk/503Nm; 0-100 km/h 4.1 s; 0 - 402 m 12.3 s; 0-1000m 22.5 s

RUF CTR (Yellow bird): 469 hk/553 Nm; 0-100 km/h 4.1 s; 0 - 400 m 11.7 s; 0 - 1000m 20.9 s.

RS Porsche (White Giant): 520 hk; 0-100 km/h 4.1 s; 0 - 402 m 11.6 s.

Servicebok:

Aktuell mätarställning (1)3.515 mil (2006-07-04)

Aktuell mätarställning (1)4.151 mil (2007-05-14).

Svensk Bilprovning:

| Datum | ort | mil | kommentarer |
|--------|-----------|-------|-----------------|
| XXXX | | | |
| -- | | | |
| 060704 | Sundsvall | 1xxxx | utan anmärkning |
| 070507 | Sundsvall | 1xxxx | utan anmärkning |

Bränsleförbrukning. Landsväg: 10-12 lit/100 km; stadskörning 20 lit/100

Porsche 930 1978

Reg-Nr: EAY 682

Schassienummer: WPOZZZxxxxxxxx

Typ-Nr: 930-xxxx

Motor-Nr: xxxxxx

M-utrustning: xxx,xxx,xxx,xxx,

TEKNISKA SPECIFIKATIONER 930 turbo 1978 (EAY 682)

Motor:

Boxermotor i lättmetall (blueprintad), bearbetat för minskade pumpförluster.

Cylinderantal: 6, Nikasil Mahle med smidda kolvar, invägda. Pauter vevstakar.

Borrning/slaglängd: 97.0 / 74.4 mm

Cylindervolym: 3.299 cm³

Kylning: luft, 1.820 L/sek vid 6.000 rpm (orig 1.500 L/sek)

Kamaxlar: enkla överliggande, kamkedjor, 993 GT2Evo kamaxlar,

Racingventilfjädrar och retainers

Ventiler: 2/cylinder, natriumkylda avgasventiler. Portstorlek 40m/m insug; 38 m/m avgas.

Smörjsystem: torrsump

Kompression: ca 7.2:1

Tändning: Link G2, wasted spark. Utbyggbart till single spark dubbeltänding.

Tändstift: NipponDenso W31ESZU alt Bosch W3DPO platinastift

Insprutning: Link G2, Russ Collins spridare 1.000cc/min (calibr), bränsletryck 4 bar

Turboladdare: Schwitzer SX700

Laddtryck: ställbart

Max effekt: 600 hk@5850, 1,25bar; ca 650@5850, 1,5 bar

Max vridmoment: 793Nm@4600, 1,40bar

Växellåda:

Lättmetall

Fyra synkroniserade växlar + backväxel. Nedväxlad avseende växel 3 & 4.

KAAZ LSD: 1.5 vägs, <100% låsning vid accel., <50% vid retard.

| Bakdäck: Kumho V700, 305/30WR18, rullomkrets 636 mm | 6.700 | 7.000 | 7.300 rpm |
|--|-----------------|-----------------|------------------|
| Utväxling: vx 1--> | 2.25 | drevsats: 16:36 | 85 |
| 88 | 92 km/h | | |
| 2--> | 1.30 | 23:30 | 140 |
| 146 | 159 | | |
| 3--> | 0.96(orig 0.89) | 27:26(28:25) | 212 222 231 |
| 4--> | 0.71(orig 0.62) | 31:22(32:20) | 268 280 292 |
| Slutväxel-> | 4.22 | | |

Koppling:

Aluminium

Enkelskivig torrlamell 240 mm, organisk tävlingslamell med fjädrat torsionscentrum.

Tryckplatta modell Porsche 934/935, adapterkit. Max vridmoment: 852 Nm.

Hjulupphängning:

Fram: oberoende, undre tvärlänk med McPhersonben, teleskopstötdämpare, torsionsfjädrar 18.8 mm. Rennelli-stötdämpare, 22 mm ställbar krängningshämmare, stag mellan övre stötdämparfästen

Spårvidd: 1.436 mm

Camber: 0°±10'
Caster: 6°5'±15'
Toe in (total): 0° (150 N belastning)

Bak: oberoende undre länkar med inre infästning via uni-ball, 911 RSR stötdämpare med skruvfjädrar 10 N/mm och huvudfjäder 60 N/mm samt 31 mm torsionsstavar. 22 mm ställbar krängningshämmare, hårda polygrafit bussningar.

Spårvidd: 1.486 mm
Camber: -30'±10'
Toe in: +10'±10' per hjul

Styrning:

Kuggstång, 3 varv mellan maxutslag.

Bromsar:

Servoassisterade, 8" booster, tvåkretssystem framaxel/bakaxel med bromskraftsbegränsare till bakaxeln. ATE Racing blue.

Fram: 965-turboskivor 322 x 32, 993 biturbo fyrkolvsok 2x44 mm + 2x36 mm, bromssköldar avlägsnade.

Bak: fyrkolvsok i lättmetall 4 x 30 m/m, 94 cm² beläggsyta/axel, 309 x 28 mm ventilerade borrade skivor med handbroms verkande över bromsbackar i trumma via wire (bromssköldar avlägsnade och bromskylscoop på bakre bärm.)

Fälgar:

Gemballa Competition 18" hjul med R-däck.

Fram 9J18ET40 (+ total spacer 25 mm), bak 12J18ET43 (+ total spacer 39 mm).

Däck:

Kumho V700/V70A-K90 R-däck. 245/35WR18 resp. 305/30WR18.

Kaross:

Lack: på grunden PPG 770, två lager; Standox Mix 598 två lager; klarlack 2 lager.

Helgalvaniserad självbärande kaross.

Längd: 4.265 mm

Bredd (ej speglar): 1.775 mm

Hjulbas: 2.272 mm

Höjd:

Markfrigång: 120 mm (*mm bakre del sidokjol, mm bakre krängningshämmare*)

Vikt (tom/tjänste): 1.250 kg med ¾ tank.

Viktfördelning f/b:

Bränsleförbrukning:

Tankvolym: 100 L /ATL-racingtank

Bränslekaritet: 98 - 99 oktan