



DE MYTHE VAN DE 911

De 911 is Porsche's mythe in zijn puurste vorm. Maar is een 30 jaar oude sportwagen met 200 pk vandaag de dag nog wel de moeite waard?

Foto's: Jochen Faber

Elke pk in een Porsche telt dubbel.' Hiermee wordt bedoeld dat er veel meer lol met een Porsche te beleven valt dan het betrekkelijk lage vermogen in eerste instantie doet vermoeden. Er zijn maar weinig modellen van het Duitse sportwagenmerk die beter bij deze spreuk passen dan de 911 Carrera uit de jaren '70. Het vermogen van de 911 was met 200 of 210 pk voor die tijd niet eens zo indrukwekkend. Helemaal niet wanneer je bedenkt dat de Carrera moest concurreren met de Maserati Khamsin, de Ferrari 365 BB en de Iso Grifo, die op papier toch wel wat meer indruk maakten.

Toch vertellen de vermogenscijfers niet het ware verhaal. Het gaat erom hoe een auto zijn krachten gebruikt, hoe de pk's worden overgebracht op het asfalt. Dertig jaar na dato zijn we benieuwd hoe het voelt om het gaspedaal van een supersportwagen uit de jaren zeventig eens flink in te trappen. Naar verluidt loopt een ritje bij drie van de genoemde vier auto's uit op een forse teleurstelling. Alleen de Porsche onderscheidt zich van zijn voormalige concurrenten. Niet voor niets is het model uit de jaren zeventig nog steeds bijzonder in trek. Dat weet ook Michael Rook, die met zijn bedrijf Rook Sportssystem in het Duitse Leverkusen niet alleen oude Porsches opknaapt en onderhoudt, maar ook nieuwe 911's tuneert en tevens een raceteam leidt. "De prijzen van de 911's die tussen 1973 en 1989 gebouwd zijn de afgelopen jaren explosief gestegen", vertelt Rook. Uit dit tijdperk stammen ook de twee

Carrera's waarin wij mogen rijden. Deze 911's zijn herkenbaar aan hun schokabsorberende bumpers. De motoren van deze 911's hadden een vermogen van tussen de 150 en 300 pk. Het is dus niet gek dat er flinke verschillen zijn in de prijzen en de beschikbaarheid van de diverse uitvoeringen.

Alleen de G-modellen die in 1974 gebouwd zijn, dragen hun naam terecht. Omdat Porsche aan elk bouwjaar een eigen letter toekende, kregen de modellen uit 1974 toevallig de aanduiding G mee.

GEWILD OBJECT

Nieuwe toelatingsvoorschriften in de Verenigde Staten zorgden ervoor dat Porsche de bumpers dat jaar veiliger moest maken. Aanvankelijk waren alle G-modellen voorzien van een oude boxermotor met een magnesium behuizing, een cilinderinhoud van 2,7 liter en 150, 165 of 175 pk. Wie 175 pk indertijd niet voldoende vond, kon ook kiezen voor de Carrera 2.7 – zoals de groene Targa die wij tot onze beschikking hebben. De Carrera beschikt over 210 pk en een mechanische multipoint benzine-inspuiting. De topsnelheid van deze auto ligt rond de 240 km/h. Deze uitvoering is voor liefhebbers van de klassieke 911 een gewild object. De motor van dit model zorgt ook in de legendarische Porsche Carrera RS 2.7 uit 1973 voor de aandrijving. Voor het bemachtigen van de RS moet je een stuk dieper in de buidel tasten. Een exemplaar in goede toestand is voor minder dan een ton eigen-



De kleurige jaren zeventig zijn ook in de beide

Porsches uit deze tijd terug te vinden. De drieliter uit 1976 is minervablauw, de Carrera 2.7 Targa uit 1974 is gifgroen.

Het instrumentenpaneel is tussen de oer-911 uit 1963 en de 993 nauwelijks veranderd.



De drieliter boxermotor met 200 pk brult achter



in die Carrera 3.0.

lijk niet meer te vinden, de prijzen van een G-Carrera 2.7 beginnen bij 40.000 euro. Wie met minder vermogen tevreden is, kan voor ongeveer 20.000 euro een goed onderhouden 911 2.7 op de kop tikken. De minst sterke versies zijn weliswaar een stuk minder populair, maar toch hebben ook deze modellen nog steeds hun aantrekkingskracht. Liefhebbers vallen vooral voor de sierlijke, smalle carrosserie van dit type 911. De sterkere modellen zijn te herkennen aan bredere wielkuipen. Alle 2.7-modellen hebben wel één groot nadeel: ze zijn door hun magnesiummotor en roestgevoeligheid eigenlijk niet geschikt voor alledaags gebruik. Maar je kunt er wel des te meer plezier aan beleven. En dat geldt voor alle 911-modellen: hoe ouder ze zijn, hoe ongetemder. En langzaam zijn ze zeer zeker niet. Binnen zes seconden staat de teller op 100 km/h, de uitvoering met 175 pk heeft hiervoor een seconde langer nodig.

VERZINKTE CARROSSERIE

De Carrera 3.0 in de kleur minervablauw valt mooi tussen de gewone Carrera en de RS in. De drieliter uitvoering verscheen in 1976, strikt genomen is het dus een J-model. Deze Porsche heeft een motorbehuizing van licht metaal die afkomstig is uit de 911 Turbo. De Carrera 3.0 is uitgerust met een Bosch K-Jetronic-inspuiting en levert 200 pk. In 1976 werd bij Porsche een vernieuwing doorgevoerd die voor liefhebbers van de 911 vandaag de dag nog belangrijker is: de verzinkte carrosserie zorgt ervoor dat goed onderhouden exemplaren geen last krijgen van roestvorming. "Een Carrera 3.0 is honderd procent geschikt voor alledaags gebruik", zegt Michael Rook. "Motor, onderstel en carrosserie zijn zonder problemen opgewassen tegen de huidige omstandigheden. En dan hebben we het nog niet eens gehad over het rijplezier dat je met de Porsche beleeft." En daar heeft Rook helemaal gelijk in. De manier waarop de door lucht gekoelde boxermotor reageert op het gaspedaal is uniek. Ook de besturing en het extreem harde

onderstel zijn vandaag de dag nog steeds enig in hun soort. In de Carrera uit de jaren zeventig is dit speciale gevoel directer en heftiger voelbaar dan in andere versies van de 911.

Is dan alles aan deze auto geweldig? Dat zou je haast denken, maar toch zijn er ook wat minpuntjes te vinden. Als je deze Porsche op de proef stelt, moet je over de nodige stuurervaring beschikken. In het grensbereik is een kundige hand vereist. Ook de koersstabiliteit van de 911 bij hoge snelheden is niet geschikt voor beginnende bestuurders. Een ander nadeel van deze klassieke sportwagens? Het is niet eenvoudig om er eentje voor een redelijke prijs op de kop te tikken. Maar daar heeft Roock een oplossing voor: "Eigenlijk is een Carrera 3.2 die gemaakt werd tussen 1984 en 1989, de beste oplossing voor instappers in de wereld van de 911." De kosten voor een exemplaar dat in goede staat verkeert, liggen rond de 25.000 euro. Eén ritje met deze Carrera is voldoende om te ervaren dat elk van de 231 paardenkrachten in deze Porsche daadwerkelijk dubbel tellen.

HL

SPECIFICATIES PORSCHE 911 CARRERA 3.0

Motor: zescilinder boxermotor; motor achterin, luchtgekoeld, Bosch K-Jetronic
2 bovenliggende nokkenassen, 2 kleppen per cilinder.
Cilinderinhoud: 2994 cm³
Vermogen bij: 147 kW / 200 pk
6000 tpm
Max. koppel bij: 255 Nm bij 4200 tpm
Versnellingsbak: vierbak, handgesch.
(vijfbak opt., bij Carrera 3.0 drietraps halfautomaat opt.)
Aandrijving: achterwielen
Onderstel: zelfdragende stalen carrosserie, onafh. wieloph., v: draagarmen, dempers, torsieveren en stabilisator; a: schuin geplaatste

wieldraagarm, dempers, torsieveren en stabilisator.
Remmen: v/a: schijfremmen
Banden: v: 185/70 VR 15
a: 215/60 VR 15
Opt. 205/55 VR 16 of 225/50 VR 16 (Carrera 3.0)
Wielbasis: 2272 mm
L/B/H: 4291/1652/1320 mm
Leeggewicht: 1120 kg
Tankinhoud: 80 liter

PRESTATIES/VERBRUIK

0-100 km/h: 6,2 sec.
Topsnelheid: 230 km/h
Verbruik: 12,8 l/100 km (l : 7,8)



Instapmodel: de 2.7 uit 1974 met 150 pk.



Het monster: de eerste 911 Turbo uit 1974 leverde 260 pk.

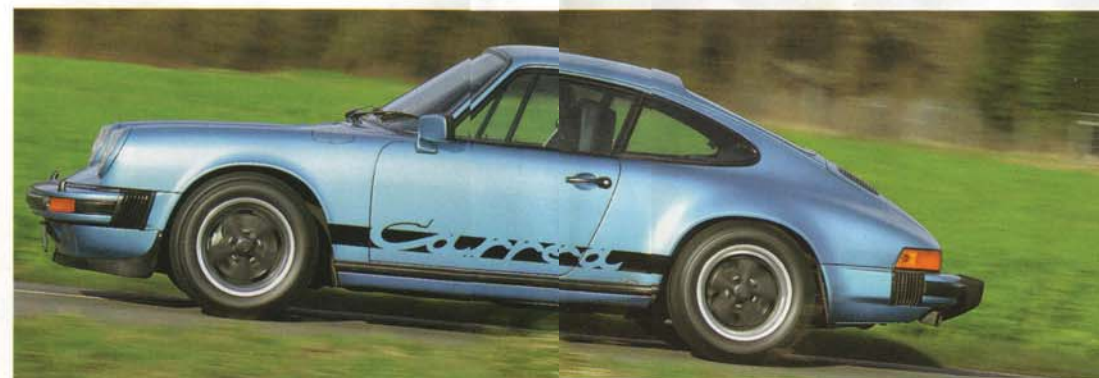


De gewone: vanaf 1978 verving de SC de S- en Carrera-versies van de 911.



De laatste: de Carrera 3.2 uit 1989, hier als cabriolet.

Snelle achterkant: met een topsnelheid van 230 km/h behoorde de Carrera 3.0 tot de snelle jongens.



De Carrera met de 200 pk sterke drieliter

boxermotor uit 1976.

210 pk en een topsnelheid van 238 km/h: de

gifgroene Carrera uit 1974.



SPECIFICATIES PORSCHE 911 CARRERA 2.7

Motor: zescilinder boxermotor; motor achterin, luchtgekoeld, mech. Bosch-multipoint benzine-inspuiting, 2 bovenliggende nokkenassen, 2 kleppen per cilinder.
Cilinderinhoud: 2687 cm³
Vermogen bij: 154 kW/210 pk bij 6300 tpm
Max. koppel bij: 255 bij 5300 tpm
Versnellingsbak: vierbak, handgesch. (vijfbak opt.)
Aandrijving: achterwielen
Onderstel: zelfdragende stalen carrosserie, onafh. wieloph., v: draagarmen, dempers, torsieveren en

stabilisator;
a: schuin geplaatste wieldraagarm, dempers, torsieveren en stabilisator.
Remmen: v/a: schijfremmen
Banden: v: 185/70 VR 15
a: 215/60 VR 15
Wielbasis: 2272 mm
L/B/H: 4291/1652/1320 mm
Leeggewicht: 1075 kg
Tankinhoud: 80 liter

PRESTATIES/VERBRUIK

0-100 km/h: 5,9 sec.
Topsnelheid: 238 km/h
Verbruik: 17 l/100 km (l : 5,9)