

RETRO 964

# ONGEWOON, OMDAT HET KAN

“Het moest er gewoon een keer van komen,” zo motiveert Martijn Bakker van Waalgarage de bepaald ongewone keuze om een 911 Carrera 2 tiptronic in een pakweg twintig jaar oudere voorganger te veranderen. Optisch althans, want technisch bleef vrijwel alles bij het oude. Dat wil zeggen: bij het nieuwe.

TEKST JEROEN EKELER FOTOGRAFIE JOOST FRANKEN



Slechts weinigen durfden in 1988, toen de Porsche 911 op de kop af 25 jaar op de markt was, te voorspellen dat de auto toen amper halverwege zijn levenscyclus zou zijn. Er werden in autobladen verwijzingen gemaakt naar 2013, het jaar waarin de Porsche 911 Abraham zou zien. Heinz Branitzki, de toenmalige voorzitter van Porsche's Raad van Bestuur, durfde de uitspraak destijds wel aan: de 911 heeft minstens nog 25 jaar voor de boeg. Mooi, hoe de man achteraf gelijk kreeg. Het moment was er ook wel naar, want de chef deed zijn uitspraak tijdens de persintroductie de 911 Carrera 4, die met een gemoderniseerde carrosserie en vooral indrukwekkende nieuwe techniek even fris als fruitig zijn nieuwe levensfase betrad. Van de bestaande 911 Carrera 3.2 was slechts vijftien procent overgenomen, aldus Porsche: de zichtbare delen van de carrosserie en een gedeelte van de binnenuitrusting. Met andere woorden: wie de Carrera 4 om wat voor reden dan ook niet aantrekkelijk van snit zou vinden, kon 'm met wat eenvoudige cosmetische ingrepen weer in de oude glorie herstellen. Toch?

#### P, R en D

Het is de omgekeerde wereld bij Waalgarage in Broek in Waterland. Terwijl de tuners van weleer hun best deden om oude 911's met behulp van facelifts te upgraden naar een nieuwer model, tatoeëerden Martijn Bakker en zijn collega's naar hartenlust kraaienpootjes op de strakke huid van een Porsche 964. Inderdaad, zij



transformeerden een keurige 964 Carrera 2 in een twintig jaar ouder model. Geweldig. Maar wacht even: de 911 zoals die aan het begin van z'n carrière stond werd als voorbeeld genomen. Zette Waalgarage daarmee niet de ultieme verjongingskuur in werking? Want zeg nou zelf: als er een 911 is die jeugdige elan tentoonspreidt, dan is het deze fraaie, donkergroene coupé wel! Enfin, of deze 964 nu een oudere jongere of een jongere oudere is, laten we verder maar in het midden. De missie van deze retro-964 dienen we namelijk anders te omschrijven: hij laat z'n (toekomstige) eigenaar volop genieten van het 911-uiteindelijk van pakweg veertig jaar geleden, in combinatie met de nog altijd zeer bijdetijdse technologie van de twintig jaar jongere Carrera 2. En zonder een klassieke 911 iets anders dan zeer vlot te willen noemen, kan niemand om de geneugten heen van 250 fabrieksmatige paardenkrachten en 310 Newtonmeters, wier krachten in dit geval geheel en al beteugeld worden door een automatische transmissie. Wie niet beter weet en de donkergroene 911 daadwerkelijk als een klassieker betreedt, zullen de schellen van de ogen vallen zo gauw zij het stompe pookje met daarnaast letters als P, R en D in beeld krijgen. Martijn Bakker, die de auto voor Porsche Scene Live demonstreert, verdedigt de aanwezigheid van de tiptronic door de Porsche aan te prijzen voor de inzet in dagelijkse dienst. "Een comfortabele, klassieke 911 voor alledag, dat is wat je met deze auto koopt," luidt zijn prikkelende aanprijzing. "Als dit je zakenauto is, begint elke afspraak met een gezellig praatje over klassieke Porsches! En je komt niet aan met een overbelaste linker knie. Dat zou in een handgeschakelde 964 na een half uurtje file wel anders zijn!"

#### Geen RS

Waarom is de retro-964 er überhaupt gekomen? "Het moest gewoon een keer gebeuren," vertelt Bakker, die er eerlijk bij vertelt dat hij met een mix van bewondering en nieuwsgierigheid naar eenzelfde soort project van het Duitse PS Automobile heeft gekeken. Zij bouwden een 964 om naar een 911 ST. Toen de juiste 964 beschikbaar kwam, greep hij toe. "Om te beginnen was die 964 een bekende auto voor onze garage. En ik kon hem goed inkopen. De motor was namelijk slecht." Zo slecht zelfs, dat een revisie of modificatie duurder zou uitvallen dan de montage van een nieuwe motor. Die is er gekomen, ook van bouwjaar 1991. "Daarmee hadden we een technisch heel goede 964 als basis, en konden we het in- en exterieur gaan aanpakken." Een van de voornaamste punten waarop een klassieke 911 van een 964 (en G-model) verschilt, is de veel spitsere neus, met de verder naar voren doorlopende voorklep plus andere zijschermen. Een stukje plaatwerk aanbreien klinkt grappig, maar was natuurlijk geen optie. Bakker legt uit dat voorklep en schermen nieuw zijn, van koolstofvezel zelfs. Heel anders dan bij een 911 (zoals we de klassieke versie vanaf nu zullen noemen) is bij de 964 de positie van de slotplaat. Verwijderen c.q. verplaatsen was wel een optie, maar zou buitensporig veel werk opleveren. Daarom is de slimme optie gekozen om de positie van het slot aan de binnenzijde van de voorklep te veranderen. Eveneens van carbon fibre is de voorbumper, die bij de 911 beduidend kleiner is dan bij een 964. Martijn Bakker wilde beslist geen 2.7 RS-bumper op de 911 monteren (omdat de beoogde auto nu eenmaal geen RS moest voorstellen!) en koos daarom voor een



fraaie 911S-bumper. Punt van zorg was hierbij de huisvesting van twee oliekoelers (motor en tiptronic) achter die kleinere bumper, juist op de plek waar normaal gesproken ook de radiator van de optionele airco zich bevindt. Kwam dat even goed uit: deze 964 is airco-loos, zodat de oliekoelers, nadat ze iets omhoog en iets achterwaarts werden gemanoeuvreerd, naast elkaar pasten. En als die airco er nu wel in had gezeten? "Dan hadden we daar ook wel een oplossing voor gevonden," antwoordt Martijn Bakker monter. Een aardig detail van de 911-neus vormen de twee roostertjes, die beide een flinke stroom rijwind naar de twee koelers leiden.

#### Uitlaat goed in beeld

Verder speurend naar details die de transformatie van 964 naar 911 verraden, zien we een mooi aspect zomaar over het hoofd: de voor- en achterruit werden overgenomen van een Carrera 3.2. Die zijn iets kleiner, wat noodzakelijk is om de bredere rubbers met sierlijsten van een klassieke 911 te kunnen monteren. De raamlijsten zijn, net als de omhoog klappende windgeleider van het elektrische schuifdak en andere blinkende delen aan de auto, van gepolijst aluminium. Om de achterzijde van de 964 de uiterlijke kenmerken van een 911 te geven, volstonden de mannen



van Waalgarage waarachtig niet met simpel knip- en plakwerk op bumper-niveau. Als kenmerk van hun perfectionisme benadrukt Martijn Bakker dat zij de uitlaatdemper en kachelpot "goed in het zicht" wilden hebben, omdat dit bij een 911 ook het geval is. Heerlijk, zo iets. De uitlaatmond verhuisde daarbij van de oorspronkelijke positie rechts, naar de klassieke positie links.

De wielen - met daarachter gloednieuwe remschijven, -blokken en -leidingen, alsmede nieuwe schokdempers - vormen een verhaal apart. Porsche zette de 964 op geheel nieuw 16-inch lichtmetaal, waarmee het afscheid nam van het kenmerkende 15-inch Fuchs-wiel van de Carrera 3.2. De originele 16-inch Fuchs-wielen (turbo) pasten vanwege een andere ET-waarde niet op 964 die Waalgarage aan het bouwen was. En omdat imitatie geen optie was - Waalgarage is qualified partner van Fuchs - werd de auto op originele 17-inch Fuchs' gezet. En ja, die grote maat herkent de kenner meteen. Aan de andere kant: het overmaatse schoeisel is feitelijk het enige in het oog springende kenmerk dat de nieuwe identiteit van deze verder zeer klassiek ogende

#### 911T. Van turbo!

Elke introductie van een optisch ingrijpend verjongde 911 betekende voor een actief legertje tuners dat de piketpaaltjes voor hun specialiteit weer een flink stuk verderop in de grond werden geslagen. De bedoelde specialiteit is oude 911's in visueel opzicht gelijke trend laten houden met het actuele model van Porsche zelf. Of, in plattere bewoordingen, de auto meer laten lijken dan-ie in werkelijk is. Zo kon een bescheiden 911T uit bijvoorbeeld 1969 de veel te ruime jas van een 3,3 liter turbo uit 1978 om de frêle schoudertjes krijgen. Dat die arme T daar allerminst sneller van werd, deed niet ter zake. Wat telde, was dat hij er sneller uitzag. En vooral duurder.

Een upgrade van diezelfde 911T uit dit voorbeeld naar een 964 zou omwille van 'snellere looks' een stap te ver zijn, aangezien de Carrera 4 volgens de fabrieksgegevens dezelfde, hoge topsnelheid van 260 km/h kon halen als de 911 turbo. Bovendien zag de nieuwe vierwielaandrijver er heel wat ingetogener uit dan die wulpsse turbo. Ja, het was duidelijk dat Porsche met de 964 niet alleen voor nog eens 25 jaar toekomst koos, maar ook een knipoog maakte naar het slanke postuur en de heldere, nog onverstoorde lijnen van de klassieke 911. Waardoor de verwantschap tussen 964 en 911 andermaal is onderstreept.

Porsche verraadt. Wie niet goed in de diverse verschijningsvormen van de 50-jarige 911 is ingevoerd, ziet dit exemplaar doodgewoon aan voor de klassieker die hij feitelijk is. Een blik op het typeplaatje, dat trots op het motordeksel is gemonteerd, geeft argeloze toeschouwers een rustgevende bevestiging: 'ik zei 't je toch, 't is gewoon een ouwe 911S!'. Bakker: "Ik had het liefst

alleen '911' achterop gezet, maar de typeplaatjes die hiervoor in aanmerking kwamen zijn goudkleurig. En ik wilde zilver. Toen had ik de keuze uit 911T, 911E en 911S. Dat werd natuurlijk de snelste van die drie!"

#### Kerngezond

Het interieur van de 964 is grotendeels intact gebleven. Het dashboard behoeft geen aanpassing, zodat de bestuurder optimaal kan profiteren van de extra functionaliteiten van de Carrera 2 anno 1991. De oorspronkelijke zetels zijn vervangen door schitterende imitatie-Recaro's met een subtiel donkergroen accent in de verder zwart-witte bekleding. Verder is het stuurwiel van een klassiek model, want het dubbele-tweespaaks rad van de 964 zou ernstig misstaan in deze auto. Bij gebrek aan een beweegbare achterspoiler is de middenconsole met de daarvoor bedoelde bedieningsknoppen vervangen door de unit van een 930. Inmiddels blijken de stoelen zo aangenaam te zitten, dat we ze pas willen verlaten na een verkennende proefrit met deze retro-964. Geen probleem. Zodra de auto zich in beweging zet, is het woordje 'retro' snel vergeten. Want dit is gewoon een kerngezonde Carrera 2, die door Waalgarage tot in nieuwstaat is gerestaureerd. Alle details die de buitenzijde zo klassiek maken, verdwijnen onderweg uit de mindset van de bestuurder, die zich in het fraaie agrarische landschap rond de thuisbasis van de Porsche-specialist te goed deed aan de geneugten van de onveranderd 'vet' grauwendende en overtuigend doordouwende 3,6-liter



#### Duur?

Op het moment van schrijven is de retro-964 te koop, voor € 89.500. Veel geld? Ja. Duur? Nee. Want de auto is zo goed als uniek in zijn soort en technisch pakweg 2.000 kilometer jong. En als deze wordt verkocht, bouwt Waalgarage dan weer een nieuwe? Jazeker. Iemand trek in een klassieke 911 met vierwielaandrijving?

boxer en de daaraan gekoppelde tiptronic. Het comfort is intussen indrukwekkend, evenals de bouwkwaliteit van de als nieuw aanvoelende auto. De besturing voelt ondanks de bekrachtiging (standaard op de 964) wat zwaarder aan dan verwacht, zo noteerden we als meest opvallende indruk. Kortom, de rit verliep zo aangenaam als een rit met een Carrera 2 tiptronic ook maar kan zijn. Niets bijzonders dus - is dat de boodschap? Zeker niet. Want de inspanningen van Waalgarage begonnen zich vooral ná de rit in klinkende munt uit te betalen. Tijdens wat napraten met Martijn, naast de geparkeerde Porsche, veranderde deze gevoelsmatig als bij toverslag van een Carrera 2 uit 1991 in een 911S uit 1971. Het idee met een 964 te hebben gereden, verdween als sneeuw voor de zon en zou pas kunnen terugkeren bij een volgende rit. Heel ongewoon, dat zo iets kan. ■

Met medewerking van Martijn Bakker, [www.waalgarage.nl](http://www.waalgarage.nl)