

INHOUD

INLEIDING	6	1974 PORSCHE 911 TURBO	124	1997 PORSCHE BOXSTER	180	2016 PORSCHE 911-991 R	236
PORSCHE: EEN SUCCESVERHAAL	10	1978 PORSCHE 911 SC	128	1999 PORSCHE 911-996 TURBO	184	2016 PORSCHE 718 BOXSTER	240
HET MUSEUM EN DE EXPERIENCE CENTERS	56	1980 PORSCHE 928 S	132	2001 PORSCHE 911-996 GT2	188	2017 PORSCHE PANAMERA TURBO SPORT TURISMO	244
DE MODELLEN: VAN DE 356 PRE A TOT DE 718 CAYMAN GT4 RS 80	80	1982 PORSCHE 956	136	2003 PORSCHE CAYENNE S	192	2018 PORSCHE 911-992 CARRERA S	248
1948 PORSCHE 356 PRE A	84	1983 PORSCHE 959	140	2003 PORSCHE CARRERA GT	196	2019 PORSCHE TAYCAN TURBO S	252
1953 PORSCHE 550 SPYDER	88	1985 PORSCHE 944 TURBO	144	2004 PORSCHE 911-997 CARRERA	200	2020 PORSCHE 911-992 TURBO S	256
1956 PORSCHE 356 A 1600 SUPER SPEEDSTER	92	1987 PORSCHE 911 SPEEDSTER	148	2004 PORSCHE 911-996 GT3 RS	204	2021 PORSCHE 992 GT3	260
1957 PORSCHE 718	96	1989 PORSCHE 911-964 CARRERA 4	152	2007 PORSCHE 911-997 GT2	208	2021 PORSCHE MISSION R	262
1961 PORSCHE 356 CARRERA 2	100	1992 PORSCHE 968	156	2009 PORSCHE PANAMERA	212	2021 PORSCHE 718 CAYMAN GT4 RS	266
1963 PORSCHE 911	104	1992 PORSCHE 911-964 RS	160	2011 PORSCHE 911-997 GT3 RS 4.0	216		
1965 PORSCHE 911 TARGA	108	1993 PORSCHE 911-964 JUBILEUM	164	2011 PORSCHE CAYMAN R	220		
1969 PORSCHE 917 K	112	1995 PORSCHE 911-993 CARRERA 4S	168	2013 PORSCHE 911-991 TURBO	224		
1970 PORSCHE 914	116	1995 PORSCHE 911-993 GT2	172	2013 PORSCHE 918 SPYDER	228		
1972 PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7	120	1996 PORSCHE 911-993 GT1	176	2016 PORSCHE 718 CAYMAN	232		



PORSCHE: EEN SUCCESVERHAAL

'Ik kon de sportwagen van mijn dromen niet vinden,
dus bouwde ik hem zelf.'

| Ferdinand Porsche



PORSCHE: DE RACES



In 2009 werd in Zuffenhausen het Porsche Museum geopend, een futuristisch bouwwerk op drie V-vormige pilaren van gewapend beton. Niet voor niets in Zuffenhausen: in deze deelgemeente van Stuttgart bevinden zich immers de eerste fabriek en het hoofdkwartier van Porsche. In het museum kun je de hele geschiedenis van Porsche volgen: tachtig auto's, in roulerende exposities van de allereerste modellen tot beroemde raceauto's. Op de begane grond zit de werkplaats waar dromen werkelijkheid worden: vrijwel alle tentoongestelde auto's kunnen worden gebruikt, zowel voor historische evenementen als voor deelname aan wedstrijden. Particuliere klanten kunnen hun vintage Porsche ook naar de werkplaats brengen voor onderhoud of restauratie – een gespecialiseerde en (terecht) prijzige klus: niet voor niks verkeert meer dan 70% van alle gebouwde Porsches in uitstekende staat...

Hoewel indirect, komen het museum en alles er omheen voort uit de aangeboren liefde van Porsche voor wedstrijden, wat nog altijd voortleeft in het FIA World Endurance Championship, dat onder andere de 24 uur van Le Mans en andere extreme races omvat. Het is een moeilijke, lange en slopende competitie die onder andere heeft geleid tot een van de meest onderscheidende kenmerken van de Porsche: het contactslot links van het stuur. De plaatsing betekende dat bij de klassieke Le Mans-start, waarbij coureurs over het circuit sprintten om in hun auto te springen, Porscherijders een voordeel hadden: de coureur kon de auto met zijn linkerhand starten en tegelijkertijd met zijn rechterhand de auto in de eerste versnelling zetten. Een briljant idee waarmee coureurs kostbare seconden wonnen. Maar de auto's uit Zuffenhausen waren sowieso in het voordeel op Le Mans en in andere enduranceraces: door hun betrouwbaarheid over lange afstanden wonnen ze vrijwel altijd. Het was echter wel een tijdperk waarin coureurs veelvuldig met de dood flirtten.

In 1951 kwam de 356 Coupé met een lichtgewicht aluminium carrosserie op Le Mans als eerste over de finish. In datzelfde jaar patenteerde Porsche de versnellingsbak met synchroniseringsringen, die soepeler schakelde in het dagelijks verkeer, maar ook flink wat sneller op het circuit. De Duitse technici concentreerden zich niet zozeer op vermogen of snelheid – het 356-model haalde maar 160 km/u – maar op het feit dat hun auto de race moeiteloos en zonder schade moest voltooien. En daar hadden ze een goed punt.

20-21 Racen zit Porsche in de genen, en dan met name endurance racen, waarin de Duitse wagens niet alleen uitblinken door hun efficiëntie, maar ook door hun legendarische betrouwbaarheid. Hier neemt een Porsche-Abarth 356B Carrera GTL deel aan de Tourist Trophy van 1961.

TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR
MOTORPLAATSING / LAYOUT: achterin / in de lengte
CILINDERS: 6, boxer
BORING X SLAG: 102,7 x 80,4 mm
INHOUD: 3996 cc
MAXIMAAL VERMOGEN: 530 pk bij 8250 tpm
MAXIMAAL KOPPEL: 460 Nm bij 5750 tpm
KLEPBEDIENING: dubbele bovenliggende nokkassen, 4 kleppen per cilinder
BRANDSTOFSYSTEEM: directe injectie
KOELING: water
SMERING: geforceerde toevoer, dry sump

TRANSMISSIE
AANDRIJVING: achterwielaandrijving, elektronisch sperdifferentieel
KOPPELING: enkele droge plaat
VERSNELLINGSBAK: handgeschakeld, 6 versnellingen

OPBOUW EN ONDERSTEL
CARROSSERIE: tweedeurs coupé, 2 stoelen
CHASSIS: stalen monocoque
VOORWIELOPHANGING: onafhankelijk, McPherson-veerpoten
ACHTERWIELOPHANGING: onafhankelijk, multilink met uniball koppelingen
STUURINRICHTING: tandheugel, bekrachtigd
VOOR- / ACHTERREMMEn: intern geventileerde schijfremmen, met ABS
WIELEN: Lichtmetaal, voor 9x19", achter 12x19"

AFMETING EN GEWICHT
WIELBASIS: 2355 mm
LENGTE: 4460 mm
BREEDTE: 1852 mm
HOOGTE: 1280 mm
LEEG GEWICHT: 1360 kilo

PRESTATIES
TOPSNELHEID: 310 km/u
ACCELERATIE 0-100 KM/U: 3,9 seconden

De laatste van de 997 GT3-serie en waarschijnlijk een van de beste GT3-mo-
dellen aller tijden: de GT3 RS 4.0 uit 2011, aangedreven door de laatste zes-
cilinderboxermotor Mezger, vernoemd naar ingenieur Hans Mezger die hem
ontwierp. De inherente kracht van dit GT3-model is namelijk de motor.
Projectleider Andreas Preuninger beweerde zelfs dat de auto om de
krachtbron heen was gebouwd: de cilinderboring zat al aan de limiet en
daarom werd de slag vergroot, maar omdat zelfs dit niet genoeg was om
500 pk te halen – bij een haast ongelooflijke 8250 toeren – kreeg de motor
aangepaste titanium drijfstangen, andere koppen, versterkte nokkenas-
aandrijvingen en een aangepaste ECU (Electronic Control Unit).

Om nog maar te zwijgen van de compleet herziene luchtfilters, uitlaatspruit-
stukken en airbox. De versterkte koppelingsplaat stuurt de strikt handge-
schakelde transmissie aan, wat de enige juiste keuze was voor een auto als
de GT3: hoewel het de schakeltijden zeker had gehalveerd zou een trans-
missie met dubbele koppeling totaal misplaatst zijn geweest op een auto als
deze. De afstelling van de ophanging komt zo dicht mogelijk bij die van een
racer: de ophanging is niet alleen volledig instelbaar, maar er zitten ook uni-
ball koppelingen op de onderste achterarmen, wat zorgt voor grote nauw-
keurigheid en kortere reactietijden. Het gewicht van 1360 kilo draagt ook bij
aan het unieke karakter. Het is extra laag gehouden dankzij een reeks voor-
zieningen, zoals een koolstofvezel motorkap (geverfd omdat verf minder
weegt dan lak), een perspex achterraut en achterste zijruiten, en een lichte-
re accu. Het rijgedrag van de GT3 RS is ronduit verbluffend: de manier waar-
op hij bochten aansnijdt is zo soepel dat je gewoon wilt blijven rijden, waarbij
je trommelvliezen voor eeuwig worden gestreeld door het gehuil van de
heerlijke vierlitermotor. Een onvergetelijk GT3-model en een waar icoon.



PORSCHE 918 SPYDER



2013