



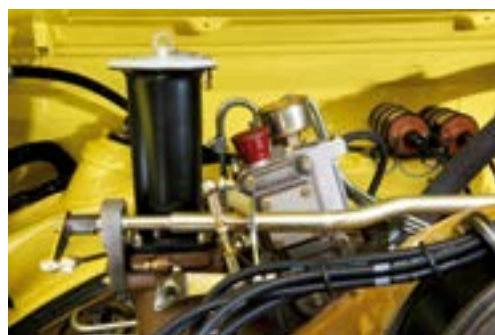
PORSCHE 911 SR 2.5 Masterpiece

Een Porsche 911 SR 2.5 zul je niet snel tegenkomen. Logisch, want er zijn er slechts eenentwintig van gebouwd. We schrijven het jaar 1972 als Porsche besluit om nog eenmaal een kleine serie pure racebolides op basis van het oude 911 model te produceren. In ruil voor de lieve som van 49.000 Mark kreeg je een 270 pk sterke raceauto, vol technische verfijningen.

TEKST CARSTEN KROME



Het resultaat van de meester-restaurateur: een 1972-er 911 SR 2.5 in museumstaat.



De aandrijving van de mechanische brandstofinjectie komt van de linker nokkenas.

ce

Oude Porsches restaureren is al een vak op zich, maar een doorleefde raceauto zodanig aanpakken dat hij linea recta het museum in zou kunnen, is een masterpiece. Zeker als het een 911 SR 2.5 uit 1972 betreft. Voor de firma Feustel was de restauratie van dit gele exemplaar op zich niets nieuws. Van de eenentwintig geproduceerde 911's SR 2.5 is in de loop der jaren al meer dan een derde in het Duitse Reichshof/Heischeid onder handen genomen. Feustel is een begrip onder de liefhebbers en kenners van oude Porsche raceauto's. Karl-Heinz Feustel begon uit liefhebberij in 1974 met de restauratie van een 356 en al snel kwam hij tot de ontdekking dat hij daarvan best zijn beroep wilde maken. Wat hij ook deed. In de loop der jaren kwamen de meest uiteenlopende Porsches naar zijn werkplaats maar uiteindelijk ging hij zich toeleggen op de restauratie van Porsches tot en met 1973 en pure competitieauto's.

Momenteel staat er bij hem in de showroom een fraaie collectie legendes, met onder andere een Porsche GTS, een 904/4, een 910, een Carrera 2.8 RSR uit het Australische toerwagenkampioenschap, een 911 S 2.0L DZ uit 1968 en een fabrieks 911 rallyversie, die in 1971 door Björn Waldegård in de East African Safari Rally werd bereden. Bovendien staat er een Dolphin Porsche, bijgenaamd de 'Porfhin', een unieke Spider uit 1962 die door de Engelse carrosseriebouwer Dolphin Engineering is gebouwd.

Bijzondere positie

Ook de 911 SR 2.5 die in dit artikel figureert staat te koop. De auto is in 1972 via de Zwitserse Porsche-importeur AMAG geleverd aan ene Charly Schirmer. Die reed er in 1973 en 1974 races, bergklimwedstrijden en slaloms mee. De 911 SR 2.5 neemt in het rijtje van race-uitvoeringen van de 911 een bijzondere positie in. Er





Deze pagina met de klok mee: [1] Het gegoten schakelblok is speciaal voor deze 21 exemplaren tellende serie ontworpen. [2] Het rode oliefilter tegen een gele achtergrond is net een kunstwerk. [3] Nog zonder fameuze 'eendenkont' achterspoiler, die pas bij de Carrera RS 2.7 zijn opwachting maakte.



zijn er slechts 21 van gemaakt en die waren allemaal bedoeld voor privécoureurs. Porsche heeft er zelf als fabriek geen ingezet want de fabrikant was zich in die tijd aan het concentreren op de sportprototypen en kwam pas als fabrieksteam weer op de piste met het nieuwe 911-model in de uitvoeringen Carrera RS 2.7 en RSR 2.8. Deze 911 SR 2.5 neemt echter om nog een andere reden een aparte plaats in. Hij is volgens het toenmalige vigerende Groep 4 reglement ontwikkeld, maar het toeval wilde dat de FIA per 1 januari 1972 dat reglement enigszins aanpaste. Voordien was een minimum gewicht van 790 kilo voorgeschreven, nu

werd dat ineens opgeschroefd naar 960 kilo. En dat was goed merkbaar bij de 911 SR 2.5. Dat was namelijk de opvolger van de 911 ST 2.3, die dus een stuk lichter mocht zijn. Om dat lage gewicht daadwerkelijk te bereiken, was die ST helemaal gestript. Bovendien werden het dak, de voorspatborden en de kuip voor de stoelen van heel dun blik gemaakt. En wie dat wilde, kon de auto ook bestellen met voor- en achterschermen van kunststof, aluminium portieren en plexiglas in alle raamopeningen behalve uiteraard de voorruit. Nu de 911 SR 2.5 ineens 170 kilo zwaarder moest zijn, hoefde Porsche niet op dat soort kunstgrepen terug te vallen. Er werd uitgegaan van een min of meer standaard 911 carrosserie, met dien verstande dat de motorkap en het schot tussen de achterlichten van aluminium waren. Dit om het gewicht achter de achteras en daarmee de staartlastigheid wat te reduceren. Het interieur werd grotendeels verwijderd en de gewone stoelen maakten plaats voor kuipstoelen. Maar het meest opvallend waren de voor- en achterschermen, die volgens het reglement vijf centimeter breder mochten zijn. Zet deze 911 SR 2.5 naast een 930 Turbo en het valt meteen op dat de auto aan de voor-





Deze pagina met de klok mee: [1] De 911 SR 2.5 is de perfecte auto voor de Arosa Classic Car heuvelklim. [2] Fraai stukje lastechniek. Bij de veerpootbevestiging zie je geen doorlopende lasnaden ter versteviging. [3] Mooi detailwerk: het perfect passende claxonrooster en de kaarsrechte naad van de voorklep.

kant aanzienlijk breder is. Het onderstel is vergaand standaard, met zijn onafhankelijke wielophanging rondom met dwars geplaatste driehoekige wielarmen vóór en in de lengterichting geplaatste wieldraagarmen achter. Op motorisch gebied mocht er ook het een en ander worden aangepast, nu de klassenindeling op 2.499 cc was begrensd. Waar de 911 ST 2.3 het nog met 240 pk uit 2.247 cc stelde, leverde de 2.492 cc 270 pk. Die 245 cc extra werd bereikt door de cilinders iets uit te boren. De cilinderwanden werden van een laagje NIKASIL voorzien, dat niet alleen de smering verbetert maar ook temperatuursbestendiger is en bovendien hogere toerentallen toestaat. De aanpassing werd vervolmaakt met de montage van speciale competitiezuigers, scherpe nokkenassen, cilinderkoppen met grotere kleppen, een versterkt motorblok, andere krukas en andere drijfstangen.

Redelijke staat

Toen deze gele 911 SR 2.5 bij Raceline Feustel bin-



nenkwam, bevond de auto zich in een redelijke staat. Met heel opvallend goudkleurige 15 inch BBS velgen. Dat was voor een 911 SR 2.5 vreemd, want standaard stond die vóór op 7 inch Fuchs wielen terwijl achter Britse 9" Minilites werden gemonteerd. Maar deze auto is origineel met de BBS-en geleverd. Voor Karl-Heinz Feustel, zijn zoon en zijn zes medewerkers is alleen het allerbeste goed genoeg. En dus is de auto geheel gestript en de carrosserie kaal gemaakt. Niet door hem in een dompelbad te behandelen, maar door mechanisch de lak te verwijderen. Vervolgens zijn alle holle ruimten met lak volgespoten. Aan de buitenkant heeft het bedrijf nergens plamuur gebruikt. Elke oneffenheid klopt de restaurateur eruit waarna alleen een vullende grondlaag wordt aangebracht. De voluptueuze welvingen van de spatborden voelen in deze fase al zijdezacht aan. Dan gaat de carrosserie de spuitcabine in. Het is wonderbaarlijk hoe ontzettend strak de koets na alle restauratiewerkzaamheden is geworden. Alle naden zijn snaarstrak en minimaal breed, elke welving even regelmatig en iedere schroefverbinding perfect, ook al ligt die nog zo diep verstopt. Zo'n uitvoerige behandeling - alleen in de carrosserie zitten al meer dan duizend manuren - houdt de auto helemaal origineel. Datzelfde geldt uiteraard ook voor alle technische componenten, zoals voor de 2.7 liter motor. Alleen met een uitzondering: die had oorspronkelijk een motorblok uit magnesium maar dat is vervangen door een aluminium blok. Aluminium is een stabiel materiaal en dat komt de duurzaamheid van de pakkingen ten goede. De reden om van het origineel af te wijken is de betrouw-



Van boven naar onder:
 [1] De breed uitgebouwde stalen spatschermen zijn kenmerkend voor deze 911 Sport-Rennversion 2.5. [2] Het reservewiel ligt bovenop de 110 liter endurance brandstoftank. [3] Wie het fraaie, gefreesde driespaaks stuur straks mag vasthouden, heeft het helemaal gemaakt. [4] De kuipstoelen zijn een mooie illustratie voor de stand van de veiligheidsvoorzieningen aan het begin van de zeventiger jaren.



baarheid van de auto. Die is uiteindelijk wel bedoeld om bijvoorbeeld aan historische races te kunnen deelnemen en daarom is die duurzaamheid zo belangrijk. Overigens wordt het originele magnesium blok wel meegeleverd. De 911 SR 2.5 werd met zowel valstroomcarburateurs als met een Bosch mechanische benzineinjectie geleverd. Dit exemplaar heeft de ingespoten versie. Om zo min mogelijk gewicht achterin de auto te hebben, is de olietank voor de achteras geplaatst. De benzinetank zit vanzelfsprekend voorin. In dit geval een 110 liter groot exemplaar, waarmee de 911 SR 2.5 uitermate geschikt is voor lange-afstandsraces. Als versnellingsbak werd een versterkte 915 bak toegepast, die met een tamelijk laag olieniveau werkt. Een externe oliekoeler was toen nog niet nodig, wel wordt er middels een aparte pomp olie op kritische plekken gespoten, waarmee tevens warmte wordt afgevoerd. Bij de RSR uit 1974 is overigens een externe oliekoeler gemonteerd. De bak is voorzien van een ZF lamellen-

sperddifferentieel waarvan de benodigde hoeveelheid sperwerking aan de situatie kan worden aangepast. Bij nadere beschouwing van het interieur valt op dat het er tamelijk luxe uitziert, voor een raceauto tenminste. Dat kon ook omdat er vanwege het gestelde minimum gewicht niet echt op bespaard hoefde te worden. Lichtgewicht tapijt op de bodem, tegen het dak en ook op de sportstoelen. De kuipstoelen hadden in die tijd overigens nog losse, verstelbare hoofdsteunen. Het driespaaks stuurwiel is klein en fraai. De uiteindelijke koper van deze raceklare 911 SR 2.5

Deze pagina's met de klok mee: [1] In 1972 was geen overdreven gewichtsbesparing nodig maar toch zijn de motorkap en het tussenschot van aluminium in plaats van staal. [2] Na de restauratie is de auto in een sneeuwwitte studio gefotografeerd. [3] Mooi en strak: lichtgewicht vilttapijt met een felrode Heinzmann brandblusser. [4] Hoogspanningsgevaar bij de condensator ontstekingsmodule.





staan nog de nodige spannende momenten te wachten, met zijn helemaal originele staat. Op de motorkap zat in die tijd namelijk nog geen 'eendenkont'; de zo opvallende spoiler die later zijn opwachting maakte op de Carrera RS 2.7 en de Carrera RSR 2.8. Deze 911 SR 2.5 mist daardoor een flinke portie neerwaartse druk en is daarom behoorlijk staartlastig. Bij optrekken of afremmen kan de kont vervaarlijk heen en weer gaan zwiepen. Bovendien is de kont boven de 180 km/h ook niet zo stabiel als je zou willen. Dat vraagt dus wel om vaste en ervaren bestuurdershanden. ■



1972 PORSCHE 911 SR 2.5 (TYPENUMMER M 491)

Motor	luchtgekoelde zescilinder boxermotor type 911/70
Kleppen per cilinder	2
Inhoud (cc)	3.492
Compressie	10,3 : 1
Vermogen (pk bij r/min)	270 bij 8.000
Max. koppel (Nm bij r/min)	260 bij 6.300
Versnellingsbak	5 versnellingen met ZF platensper
Velgen voor	driedelig BBS 7J x 15
Velgen achter	driedelig BBS 9J x 15
Banden voor	Michelin TB 5F Racing 18/60 R 15
Banden achter	Michelin TB 5F Racing 23/62 R 15
Massa (kg)	960 (homologatiegewicht)
Prijs in 1972	DM 49.000