

PORSCHE 356B EN 356C CABRIOLET

DOUBLE DU

Wie hier een Porsche 356 wil restaureren, komt meestal uit bij een auto die ooit in Amerika rondreed. Zo ook de 356 C cabriolet in dit verhaal. De 356 B die er naast staat is echter een origineel Nederlands exemplaar.

TEKST JEROEN BOOIJ FOTOGRAFIE JACCO VAN DE KUILEN



TCH





Is er iemand die een idee heeft hoeveel van de Porsches 356 die op onze wegen rondrijden uit Amerika komen? Ik vermoed dat het om het overgrote merendeel gaat, want wanneer je een 356 ziet, is 'ie negen van de tien keer met een importkenteken getooid. En aangezien meer dan de helft van de productie direct het schip inging om in de VS te worden afgeleverd én import uit de VS vanaf eind jaren '80 een hit werd, is het niet meer dan logisch. Het zegt iets over de populariteit van het model in de afgelopen jaren. Natuurlijk is dat niet zo heel gek, want de kleine Porsche spreekt meer dan ooit tot de verbeelding. En daar heeft het lijnenspel zeker mee te maken. Vraag een hedendaagse auto-ontwerper om zijn werk in een paar woorden samen te vatten en de term 'puur' valt gehoord. Het gaat allemaal om eenvoudige vormen, rustige oppervlakten en simpele details. Less is more, inderdaad. En als we terugblikken op, pak 'm beet, zestig jaar na oorlogs auto-ontwerp, dan vertegenwoordigt Porsche's 356 ontegenzeggelijk Duitsland's rationele design op zijn best. Maar natuurlijk werd de auto niet tot leven gewekt met dat idee in het achterhoofd. De 356 werd zo genoemd omdat het eenvoudigweg het 356ste project was dat Porsche

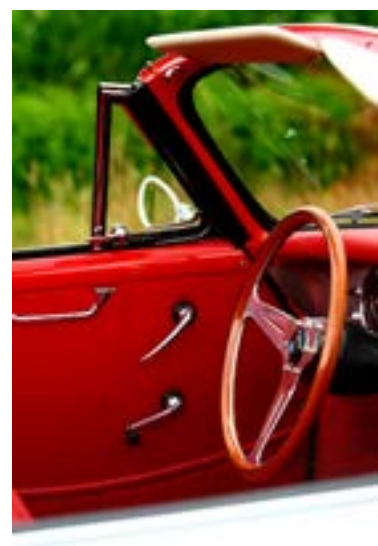
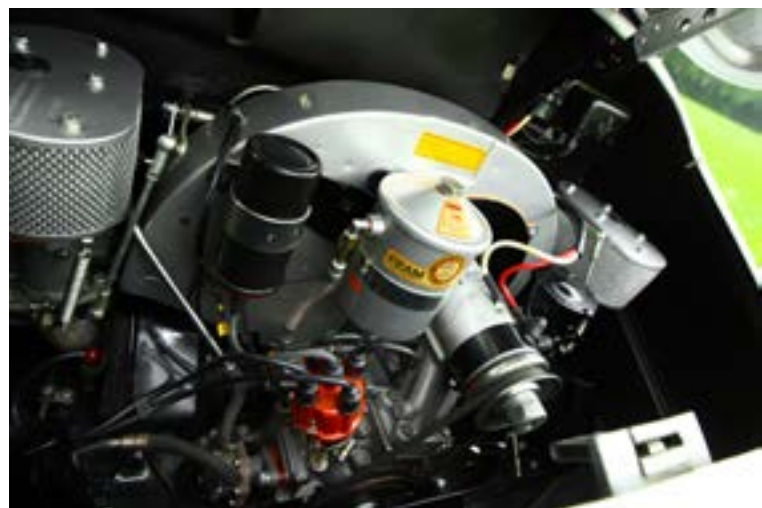
sinds 1930 uitvoerde. En zegt dat eigenlijk al niet meer dan genoeg over de totstandkoming? De vormen kwamen voort uit technische overwegingen in plaats van esthetisch fröbelwerk. Puur dus. En wanneer je naar een 356 kijkt, ontcom je niet aan dat idee. Hoe ouder, hoe eenvoudiger, lijkt het. Maar zoals de meeste auto's evolueerde ook de 356. Er waren kinderziektes en tekortkomingen in het begin. Het gedeelde voorruitje maakte plaats voor een ruit uit één gedeelte, de cilinderinhoud nam gestaag toe, trommels maakten plaats voor schijven, bumpers schoven omhoog en lichten werden groter. Maar aan het basisontwerp veranderde bar weinig. De wijzigingen dié werden doorgevoerd waren vooral functioneel.

Volkswagen met lef

Tegen 1960 kon de klant uit verschillende uitvoeringen, met verschillende motorvermogens kiezen - 60, 75 en 90 pk, en die laatste - de 'Super 90' - werd als een serieuze sportwagen beschouwd. De Nederlandse pers testte in 1961 een exemplaar (kenteken BT-31-31 - wie weet wat er met deze auto is gebeurd?) en schreef erover: "Een auto, die bij een groot deel van rijdend (en daarover pratend!) Nederland



nog een veelomstreden onderwerp is. Want er is nog altijd een categorie automobilisten, die de Porsche 'Een Volkswagen met lef...' blijft noemen, en die geen goed woord overheeft voor de wegligging, het model en het geruis van de motor." Maar die mening werd duidelijk niet gedeeld door de redacteur in kwestie. Want verderop in hetzelfde artikel schrijft hij: "Te zeggen dat de Porsche, zelfs in Super 90-uitvoering, hoog opgevoerd zou zijn, is onjuist, want toerentallen en zuigersnelheid blijven zelfs bij dat model nog redelijk binnen de grenzen van het normale. Daarmede komen we op het eerste punt, dat Porsche steeds met grote letters in het vaandel heeft kunnen voeren; betrouwbaarheid. Een goedbereden Porsche kan de klok rond - om eens populair te zeggen, de wagen kan zonder revisie meer dan 100.000 kilometer gebruikt worden." En dat werd niet alleen door particuliere autofanaten onderschreven. Ook de Nederlandse Rijkspolitie, begin jaren '60 op zoek naar snelle en bovenal betrouwbare patrouillewagens, raakte geïnteresseerd in de Porsche en klopte aan bij importeur Pon. Er werd nog een aantal andere merken aan de tand gevoeld, maar dat was meer voor het idee. De beslissing was eigen-



lijk al genomen. In maart 1962 werden de eerste twaalf politie-Porsches afgeleverd, en er zouden er tot in de jaren negentig honderden volgen. Frappant genoeg koos de Rijkspolitie voor de 356 B cabriolet, puur vanwege het goede zicht dat die auto gaf - het betekende dat ze praktisch altijd met de kap open reden, weer of geen weer.

Extra's

Zoals gezegd is de lichtgrijze cabriolet op deze foto's eveneens een origineel in Nederland geleverde 356 B cabriolet. Hij stamt van 1960 en werd april van dat jaar afgeleverd. De oorspronkelijke eigenaar had daarbij een paar leuke extra's aangevinkt - ondermeer leren bekleding in contrasterend 'ruby red'; verchromde wielen, sierlijstjes op de zijkant van de carrosserie en een radio. Meerdere eigenaren volgden, net als meerdere lakkleuren. De auto werd recentelijk aan een uitvoerige restauratie onderworpen waarbij alle chassis- en carrosseriedelen werden gezandstraald, zonodig vervangen door originele



Porsche-delen en eventueel gepoedercoat. Eenzelfde soort behandeling onderging de wielophanging; de bekleding, kap en bedrading werden vernieuwd. En ook de motor en versnellingsbak werden compleet gereviseerd met nieuwe zuigers en cilinders. Het leverde een 356 op die zonder twijfel tot de mooiere van Nederland mag worden gerekend - zeker in combinatie met zijn historie. Maar natuurlijk is het aantal hier geleverde 356's beperkt, en stamt het merendeel van de auto's dat bij ons rondrijdt inmiddels van de andere kant van de wereld. Zo ook de tweede auto in dit verhaal: een Porsche 356 C cabriolet die in februari 1965 werd verkocht aan iemand in de VS. Zoals veel meer 356's belandde de auto begin jaren '90 in Nederland, waar hij eveneens aan een grondige restauratie werd onderworpen. In 1995 was de 'schiefergrau' gelakte cabriolet klaar en mocht hij na de kentekenkeuring de Nederlandse weg op. Volgens veel liefhebbers is de 'C' de ultieme Porsche 356, omdat het technisch de meest geavanceerde versie is, maar misschien ook wel omdat hij maar zo kort werd geleverd (van 1963 tot en met

1965); de Porsche 911 had ergens daartussen zijn opwachting gemaakt. De 356 had nu van huis uit vier schijfremmen en de topversie - nu niet meer 'Super 90' genoemd, maar 'SC' - kwam met een vermogen van 95 pk en was goed voor een topsnelheid van 185 echte kilometers.

Instappen in een 356 blijft een genot, in de kleine cabine met relatief groot stuur en de vlakke vloer. Stationair lopen beide motoren kalmpjes, als de V-twin van een Harley Davidson. Het is oh zo verleidelijk om de versnelling in te schakelen, het gaspedaal in te trappen en de weg op te sturen. Met de kap omlaag begrijp je waarom de Rijkspolitie voor cabriolets koos, want je zit open en bloot met alleen de panoramische voorruit die je afschermt van de rijwind. Eén met de elementen. Het duurt ook niet lang om gewend te raken aan de rijkarakteristieken van deze Porsches - de lage zitpositie, de gemakkelijk schakelende versnellingsbak en de lichte besturing - het is allemaal even eenvoudig. Beide auto's reageren daarbij razendsnel op het gas, en ik raak er meer en meer van bewust dat dit in de jaren zestig uiterst

verleidelijke auto's moeten zijn geweest. Zo leuk om te rijden, en zo simpel bovendien - als was het een eerbetoon aan hun pure vorm. Dat wordt nog eens benadrukt in het interieur, met eveneens een eenvoudige maar toch ook deftige uitstraling dankzij een mooie afwerking met goede materialen. En ook de wegligging sluit aan op m'n eerdere bevindingen - het wordt voorspelbaar.

Overstuur

Ik ben er van overtuigd dat - als een van deze auto's mijn eigendom was - ik het niet zou kunnen laten om 'm af en toe tot overstuur te forceren. Want dat een 356 een auto is waarmee je veel lol kunt beleven, dat leidt geen twijfel. Hoewel. "Durf je wel met dat ding te rijden als het regen...?" was wel zo de gemiddelde opmerking van vrienden en relaties die wij tijdens onze test ontmoetten", schrijft de Nederlandse testredacteur in 1961 over de Super 90. Om te vervolgen: "Al deze sombere lieden hebben wij een proefrit op de passagiersplaats aangeboden - want aan regen hadden we tijdens de testweek geen gebrek. Enkelen maakten van die aanbieding gebruik en kuieren nu volkomen genezen door het leven. Want de door ons bereden Porsche Super 90 was uitgerust met de nieuwe Dunlop "B-7" banden met om de





schouders grijpend profiel en vertoonde een hardnekkige onwilligheid om in bochten van achteren weg te schuiven, zelfs niet op natte en gladde wegen." Ach. Daarvoor hoefde je in ieder geval niet in Californië - the sunny state - te wonen. Misschien is het geen wonder dat er zoveel van de 356's zijn teruggekeerd naar deze kant van de wereld. ■

Met medewerking van Classic Park,
www.classicpark.nl

PORSCHE 356 B 'SUPER 90' CABRIOLET

Motor:	viencilinder boxer
Inhoud:	1.582 cc
Versnellingsbak:	4 versnellingen, allen gesynchroniseerd
Vermogen:	90 pk/66 kW @ 5.500 t/min
Gewicht:	890 kilogram
Topsnelheid:	+/- 180 km/h
Remmen:	schijven voor, trommels achter
Nieuw prijs:	18.900 gulden (1961)

PORSCHE 356 C CABRIOLET

Motor:	viencilinder boxer
Inhoud:	1.582 cc
Versnellingsbak:	4 versnellingen, allen gesynchroniseerd
Vermogen:	95 pk/70 kW @ 5.800 t/min
Gewicht:	935 kilogram
Topsnelheid:	+/- 185 km/h
Remmen:	schijven rondom
Nieuw prijs:	19.000 gulden (1964)