



# ÜBER-PORSCHE

Porsche Carrera GT



**Bij zijn debuut in 2003 doet de hier 646.605 euro kostende Porsche Carrera GT veel stof opwaaien. De supersportwagen trekt de aandacht met zijn innovatieve constructie en dikke V10. Geheel zoals zijn geestelijk vader, Wendelin Wiedeking, dat wenste. Maar eigenlijk is de über-Porsche voortgekomen uit een doodgeboren raceproject.**

TEKST CARSTEN KROME / REIN DE RUITER

**N**adat Porsche in 1998 de 24 Uur van Le Mans op zijn naam heeft geschreven met de 911 GT1/98 – intern 9R1 genoemd – hopen de toonaangevende privéteams de succesvolle zescilinder turbomotor te kunnen kopen voor hun open Le Mans-prototypes. Reinhold Joest had al laten zien wat er zoal mogelijk was met deze zescilinder. De eigenaar van het

gelijknamige team had twee LMP1-sportwagens ingezet om de fabrieksdeelname met de 9R1 te flankeren en de alom begeerde motor in ieder geval op Le Mans mogen gebruiken. Daarna gingen ze echter achter slot en grendel. Achter de coulissen ontstond zelfs gekibbel over de beide Joest-Spyders. Neem bijvoorbeeld Erwin Kremer. De teameigenaar uit Keulen had speciaal voor

de GT1-motor een ingenieus koolstofvezel chassis laten ontwikkelen, in de vaste overtuiging dat hij de boxermotor mocht gebruiken. De motoren kwamen echter nooit in de verkoop en daarmee kwam het hele project tot stilstand. Het was Kremers laatste poging om als Porsche-klant mee te strijden op het hoogste niveau van de autosport. Uit pure frustratie stapte hij over naar een Lola-Ford, maar daarmee deed Kremer zichzelf geen plezier.

### Afgeblazen

Ondertussen is bij Porsche de ontwikkeling van een nieuwe LMP1-sportwagen in volle gang. In eerste instantie heeft het merk de vertrouwde zescilinder twin-turbo boxer voor ogen als motorisering. Op een gegeven moment zien de ingenieurs echter meer heil in een atmosferische tiencilinder, waarvan het basisblok begin jaren '90 is ontworpen voor de Formule 1 en zodoende niet groter mocht zijn dan

3.500 cc. Bij de geplande fabrieksauto voor de 24 Uur van Le Mans 1999 – waar het merk als titelverdediger aan de start zou verschijnen – was het echter mogelijk om de motorinhoud te vergroten naar 5,5 liter. Het prototype heette intern 9R3. De eerste testsessies met Bob Wollek en Allan McNish achter het stuur verliepen geheel probleemloos. Vanwege het vele ontwikkelingswerk aan de motor werd het race debuut verschoven naar 2000 – om vervolgens te worden afgeblazen. De *Vorstand* van Porsche geeft tegen alle verwachtingen in namelijk geen groen licht voor project 9R3. De derde modelreeks – een SUV in de stijl van de BMW X5 – eist zijn tol. De Cayenne moet een kaskraker worden en daarvoor moeten alle beschikbare middelen worden ingezet. De droom van een nieuwe Le Mans-zege is voorbij! Maar daarmee ontstaat het volgende probleem, want het geld dat in de 9R3 is gestoken, mag niet nodeloos verloren





gaan. Daarvoor is de atmosferische tiencilinder veel te goed. En dus besluit Porsche om de V10 te gebruiken als krachtbron voor een nieuwe supersportwagen, die in 2003 de 959, de 911 GT1 en feitelijk ook de 9R1 moet opvolgen. Bovendien zal de type 980 in een volledig nieuwe fabriek in Leipzig worden gebouwd, waar tot op de dag van vandaag ook de Panamera en Cayenne van de band rollen. Het marketingplan gaat uit van een veel groter productieaantal dan bij de 959 is gerealiseerd, maar om de restwaarde op hoog niveau te houden moet deze wel onder het niveau van de legendarische Carrera RS 2.7 liggen. Bovendien zal de einddatum van de productie van tevoren bekend worden gemaakt, om de laatste exemplaren daarmee een bijzondere status te geven. Porsche-chef Wendelin Wiedeking en zijn communicatieman Anton Hunger vuren een heel arsenaal aan vooraankondigingen op de wereld af. In 2000, lang

voordat social media kon worden gebruikt voor dit soort doeleinden, verschijnen foto's van Walter Röhrl met de Carrera GT – zo luidt zijn naam – tijdens testwerk. Zo wordt de spanningsboog stukje bij beetje opgebouwd, de autowereld kijkt reikhalzend uit naar de komst van de nieuwe Porsche-telg. Op de Autosalon van Genève komt er een einde aan het wachten en korte tijd later begint de serieproductie van de type 980, die 'toevallig' precies samenvalt met de veertigste verjaardag van de 911. Het is een tactisch meesterwerk, want het imago van de droomauto straalt af op de emotieloze 996.

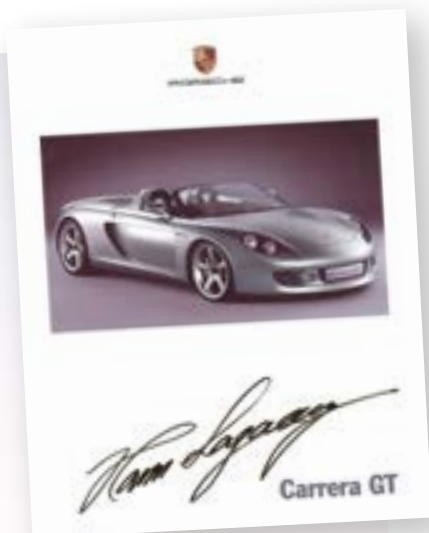
#### Onbegonnen werk

Eén ding mag de Carrera GT echter niet worden: een raceauto. En dat terwijl hij genoeg sterke eigenschappen in huis heeft voor een succesvolle carrière in de GT1-klasse. Maar afgezien van de Belg Pino Sperlinga durft



niemand deze stap te zetten. Zonder ondersteuning van de fabriek is het absoluut onbegonnen werk om de concurrenten van het kaliber Maserati, Chevrolet en Aston Martin uit te dagen. De van 5,5 liter naar 5.733 cc (98 millimeter boring, 76 millimeter slag) vergrote tiencilinder met 612 pk past daarentegen perfect bij een straatsportwagen uit de high end-categorie. De beoogde doelgroep: welgestelde klanten (vanzelfsprekend) die trouwe aanhangers van het merk zijn. De marketeers weten dat zij in hun vrije tijd af en toe best eens los willen gaan op een afgesloten circuit, maar zelden aan officiële races deelnemen. De nieuwe 'Prüf- & Einfahrstrecke' bij de fabriek in Leipzig biedt hen een discreet speelterrein, in combinatie met de optie om bij de aangesloten Porsche Sport Driving School met hun 646.605 euro dure hightech-apparaat te leren omgaan. Gezien de indrukwekkende prestaties geen overbodige luxe. Vanuit stilstand tikt hij na 9,9





## Nederlands tintje

Als relatief jong journalistje stond ik me op de autobeurs van Parijs in 2000 te verkneukelen bij het studiemodel van de Porsche Carrera GT. Mijn rallyheld en Carrera GT-testpiloot Walter Röhrl was net vertrokken nadat ie nog wel even had gemeld dat deze auto na al die testkilometers een 'deel van zijn lichaam' was geworden. Ineens zag ik 'm: Harm Lagaij. De Nederlander die vanaf 1989 als chef-designer verantwoordelijk was voor het design van het sportwagenmerk. De man achter de vaak bekritiseerde spiegelkoplampen van de Boxster en 996. Maar ook de man die aan de wieg had gestaan van dit prachtige studiemodel. Met de Carrera GT-persmap in de hand deed ik iets wat ik nog nooit had gedaan. Ik bedelde om een handtekening als een groupie bij een popster. Achter me hoorde ik collega's gniffelen. Een beetje genant was het misschien ook wel. Maar die gepersonificeerde brochure had ik binnen; ik heb 'm nog steeds. Onlangs sprak ik de inmiddels gepensioneerde designer er nog eens op aan. Hij was het tenenkrommende voorval vergeten. Godzijdank. Uiteraard sprak ik 'm ook aan op 'zijn' Carrera GT die hij nog steeds als 'zijn kindje' ziet. "De Carrera GT was mijn meesterproef. Ik vind die auto van voor tot achter geslaagd."

De Carrera GT werd zonder dat het ontwikkelingscentrum in Weissach er van wist gluisperig en zonder enige ruchtbaarheid ontworpen in een satellietstudio in Huntington Beach bij Los Angeles. "Het was zowel in- als extern geheim. We hielden het project ver van Weissach, zodat we niet op de vingers werden gekeken. De basisschetsen zijn dus in de States ontstaan." Een team in Duitsland keek vervolgens aan welke eisen de auto moest voldoen. Zo wilde zijn baas Wiedeking bijvoorbeeld geen verlies lijden op het project. "Daarvoor moesten er zeker 1.200 auto's worden gebouwd. Een tweede 959-project wilde Wiedeking niet. Daar moest per auto zoveel geld bij, dat het de fabriek haast aan de rand van de afgrond heeft gebracht. Duidelijk was dat het een open auto moest zijn; alle andere supersporters waren toen gesloten. We wisten dat we er alleen zo veel van zouden kunnen verkopen als het dak er af kon. We hadden gelijk: het is de meest succesvolle supersporter ooit. De GT heeft uiteindelijk een mager winstje opgeleverd."

Voor Lagaij en zijn mensen was het van groot belang om een auto te ontwerpen die op en top Porsche was, maar die dicht tegen de grens lag van wat een klant van het merk accepteerde. Dat lukte en het eindresultaat stemt de Nederlander nog steeds tot grote tevredenheid. "Ik wist het helemaal zeker dat dit een topper was toen ik er mee op vakantie ben gegaan. Hij is precies goed." Zelf heeft de designchef in ruste er nooit een in zijn bezit gehad. "Onbetaalbaar voor een normale sterveling als ik, helaas."

seconden de 200 km/h aan en pas bij 330 km/h worden het vermogen en de luchtweerstand gelijkwaardige partners. Door de toepassing van tien oliepompen en dry sump-smering hebben de ingenieurs ervoor gezorgd dat je op zeer hoog tempo de bocht om kan zonder bang te hoeven zijn dat de techniek droog komt te staan.

De Carrera GT staat op magnesium velgen (9,5J x 19 vóór en 12,5J x 20 inch achter) met een centrale wielmoer, met daaromheen specifiek voor dit model ontworpen Michelin-banden in de maat 265/35 ZR 19 vóór en 335/30 ZR 20 op de achteras. Een leuke verwijzing naar zijn ontwikkelingsachtergrond, de 24 Uur van Le Mans: de centrale moeren hebben links en rechts een andere kleur. De blauwe en rode randen rond de moeren zorgen er in de autosport namelijk voor dat de looprichtingsgebonden Michelins in de hectiek van een pitstop niet verkeerd om worden gemonteerd. Het

onderstel met horizontaal geplaatste veer/demperunits die via zogenaamde pushrods worden bediend, vindt zijn oorsprong in de winnaar van de 1998-editie van de 24 Uur van Le Mans, de Porsche 911 GT1/98.

## Onconventionele oplossingen

In sommige opzichten kiest Porsche voor onconventionele oplossingen bij de constructie van de Carrera GT. Neem bijvoorbeeld de overdwars geplaatste handgeschakelde zesbak. Daarmee is de supersportwagen van het merk de enige auto in deze categorie die niet over een sequentiële versnellingsbak beschikt. Snel schakelen is desondanks geen probleem, dankzij de grote precisie en korte schakelwegen van de bak. De trefzekerheid is te danken aan de 'Flexball'-versnellingsbakkabels die voor het eerst in de auto-industrie worden toegepast, aan beide zijden voorzien van kogellagers. De keramische koppeling – de



compacte en zeer lichte *Porsche Ceramic Composite Clutch* – voldoet niet alleen aan de standards van de autosport, maar heeft volgens Porsche ook nog eens een lange levensduur. Dat tussen mooie ideeën en de dagelijkse praktijk vaak een gapend gat zit, blijkt uit de vele Carrera GT's die in de werkplaats van Porsche Centrum Leusden staan – de enige Nederlandse dealer die aan deze auto mag werken - met een kapotte koppeling. Stadswerk en de bijbehorende warmte zijn killing voor de koppeling en levert in het slechtste geval een kostenpost op van dik tien mille. Exclusief btw! Net als bij de 911 GT1/98 is de dragende structuur van de Carrera GT opgetrokken uit glasvezelversterkte kunststof. Het bestaat uit de eigenlijke monocoque, het frame van de voorruit en de kooiconstructie. Samen met het eveneens van glasvezelversterkte kunststof gemaakte motorframe zorgt dat voor een uiterst stijf

en licht geheel. Ook voor de extravagant vormgegeven carrosserie is dit lichte materiaal gebruikt. De strakke voorkant roept herinneringen op aan de legendarische 718 RS Spyder uit de jaren '60 en wordt gekenmerkt door projectieklampen met bi-xenontechnologie. In de brede voorspoiler bevinden zich drie grote openingen, die de koellucht opnemen en naar hun eindbestemming - bijvoorbeeld de koeling van de remmen - leiden. In de zijkant wordt diezelfde taak voor de achterwielen verricht door openingen met een vorm die oorspronkelijk uit de ruimtevaart afkomstig is. Deze NACA-profielen – NACA was de voorloper van de Amerikaanse ruimtevaartorganisatie NASA – zorgen voor een bijzonder efficiënte luchtaanvoer, zonder de luchtstroom rond de auto te verstoren. Aan de achterzijde zorgen een automatisch omhoog schuivende achterspoiler en een diffusor voor de nodige stabiliteit.



## Hoogstandje

Porsche heeft voor de Carrera GT liefst 75 technologiepatenten aangevraagd. Oorspronkelijk was het de bedoeling om 1.500 stuks te bouwen in Leipzig. Maar in 2006 ging de stekker eruit, na 1.270 exemplaren in de kleuren Guards Red, Fayence Yellow, Basalt Black, GT Silver, Seal Grey en in ieder geval één Grandprix-witte voor een welgestelde Nederlandse liefhebber. Porsche stopte de productie vroegtijdig omdat in de Verenigde Staten – met 604 verkochte exemplaren Porsche's grootste Carrera GT-markt – met ingang van dat jaar alle nieuw verkochte auto's moesten zijn voorzien van 'two stage airbags'. Die ontbeerde de Carrera GT en ontwikkeling was voor zo'n gelimiteerde serie te duur.

Aan het rijgedrag van de Carrera GT is overduidelijk te merken dat Walter Röhrl een belangrijke rol heeft gespeeld bij de afstelling van het onderstel. De adviezen van de tweevoudig wereldkampioen rally waren van doorslaggevend belang voor de Porsche-ingenieurs en dat betaalde zich uit in een rijdynamiek van het hoogste niveau.

### Luxueus

Voor een raceauto voor de straat met dit prestatieniveau is het interieur verrassend luxueus. Weliswaar wordt de aanblik bepaald door grote delen onbekleed koolstofvezel, de uitrusting daarentegen legt de inzittenden behoorlijk in de watten. De grote kuipstoelen zijn met hoogwaardig leer bekleed, afhankelijk van de gekozen interieurkleur in 'terracotta', 'donkergrijs' of 'bruin-zwart'. Om gewichtsredenen is elektrische stoelverstelling weggelaten. In ruil daarvoor monteert Porsche voor eigenaren die voor wat extra comfort graag een paar kilo's extra op de koop toe nemen desgewenst wel airconditioning, als optie welteverstaan... Zonder meerprijs voorziet de fabriek je Carrera GT daarentegen van het Bose Soundsysteem inclusief het navigatiesysteem 'Porsche Online Pro'. De bestuurder en de passagier worden in de Carrera GT van elkaar gescheiden door de aan het chassis gemonteerde middenconsole van magnesium, waarop een prominente plek voor de versnellingspook is gereserveerd. Door zijn hoge plaatsing

ligt hij perfect binnen handbereik en zijn pookknop van beukenhout slaat opnieuw een brug naar de autosport. De 917 Kurzheck Coupé, winnaar van de 24 Uur van Le Mans in 1970 en 1971, had een pookknop van balsa-hout. De combinatie van traditie en toekomst valt in de smaak – met name in de Verenigde Staten, waar circa de helft van de Carrera's GT een eigenaar vindt.

In totaal zien 1.270 exemplaren het levenslicht in de fabriek in Leipzig. Op 19 april 2006 – meer dan drie jaar na de presentatie van de productieversie op de Autosalon van Genève 2003 – kondigt Porsche het einde aan voor de supersportwagen. Ook de *Elfer* draagt al decennialang de naam Carrera, die symbool staat voor prestaties en verfijning van het hoogste niveau. Als er één auto is die deze naam een nieuwe dimensie heeft gegeven, dan is het de sublieme Carrera GT wel! ■

### PORSCHE CARRERA GT (980)

|                                               |                 |
|-----------------------------------------------|-----------------|
| Inhoud (cm <sup>3</sup> )                     | 5.773           |
| Cilinderconfiguratie                          | V10             |
| Vermogen (kW [pk] bij r/min)                  | 450 [612]/8.000 |
| Koppel (Nm bij t/min)                         | 590/5.750       |
| Topsnelheid (km/h, fabrieksopgave)            | 330             |
| 0-100 km/h (fabrieksopgave)                   | 3,9 sec         |
| Verbruik gemiddeld (l/100 km, fabrieksopgave) | 17,8            |
| Massa kenteken (kg)                           | 1.380           |
| Prijs (2005)                                  | €646.605        |