

Porsche 911 Turbo 3.0 Coupé (1977)

OERGEWELD

Hoewel hij in eerste instantie alleen maar voor de autosport was bedoeld, groeide de 911 Turbo uit tot een icoon. Het begon allemaal met de Turbo 3.0, die het sportwagensegment in de jaren '70 op zijn grondvesten deed schudden. We gaan op pad met een uniek exemplaar.

TEKST EN FOTOGRAFIE CARSTEN KROME







De voorserie-versie van de 911 Turbo Coupé met zijn drieliter boxermotor en elegante achterspoiler borduurde qua uiterlijk duidelijk voort op de Carrera RS 3.0. Eigenlijk was het dan ook de bedoeling dat de eerste 911 met turbomotor dat model op zou volgen in de klantensport. Maar het liep allemaal anders, na het in het geheim ontwikkelde studiomodel voor een nieuwe raceauto zag een exclusieve straatvariant het levenslicht. De 930 zou de autowereld voorgoed veranderen en tot zijn afscheid in 1989 een hoofdrol spelen in het sportwagensegment. Hoewel het model direct een succes werd, vond Porsche het

na vier jaar toch tijd voor een update. De thermische uitdagingen die de turbotechniek met zich meebracht, vereisten aanpassingen. Zo bleek het ontbreken van een intercooler een serieus nadeel te zijn. Na de fabrieksvakantie in 1977 werd die dan ook gemonteerd in de 930 Turbo 3.3. Porsche bracht de intercooler onder in de achterspoiler, die zodoende ook een stuk groter uitviel. Daarnaast zorgde een nieuw spoilerprofiel van PU-schuim voor meer stabiliteit op hogere snelheid. Gelukkig had het 'oermodel' niets aan uitstraling ingeboet door deze maatregelen. Sterker nog, hij is vandaag de dag populairder dan ooit. Voor velen is



het simpelweg dé droomauto uit hun jeugd, posters van de 911 Turbo sierden menig jongenskamer. Eén van die jongens van weleer is Andreas. De inmiddels 47-jarige bedrijfseconoom uit het Duitse Rostock ontdekte vroeger bij het kwartetspel in de schoolpauze dat “er maar één auto uit Duitsland in staat was om de strijd met de Lamborghini in de sportwagencategorie aan te gaan, en dat was de Porsche!” In stilistisch opzicht sprak de Iso Grifo hem echter ook aan. Hij werd aangetrokken door diens ronde vormen en tot op zekere hoogte zag hij die ook terug bij de carrosserie van de eerste drieliter-Turbo's uit Zuffenhausen. Toen het model in 1977 aan

een ingrijpende update werd onderworpen en de 3.3 de drieliter afloste, was de 12-jarige scholier zwaar teleurgesteld. De achterspoiler met de intercooler en het rondom lopende spoilerprofiel vond hij verschrikkelijk. Hoewel de enorme ‘taartschep’ onlosmakelijk verbonden is met de 930, ging zijn voorkeur duidelijk uit naar de elegante, want harmonieuzer op de achterkant aansluitende spoiler van de eerste versie. Toen hij in 2003 op internet een exemplaar met slechts 41.500 kilometer op de klok tegenkwam, sloeg hij alle goede raad van de kenners dan ook in de wind. In de Porsche-scene was het namelijk een uitgemaakte zaak dat de drieliter-

motoren vroeg of laat de geest zouden geven als gevolg van thermische overbelasting. Andreas was er echter vast van overtuigd dat deze modellen snel in waarde zouden stijgen. Als er inderdaad van deze vroege versie van de sterkste in serie geproduceerde Porsche niet al te veel exemplaren zouden overleven, dan zouden ze eigenlijk elk jaar meer waard moeten worden, zo was zijn theorie. Zo ging het ook bij de Carrera RS 2.7, waarvan de prijzen op dat moment begonnen te stijgen naar alsmat extremere hoogten. Aan de 911 Turbo 3.0, die op 1 juni 1977 in de omgeving van München voor het eerst op kenteken was gezet, hing een verhoudingsgewijs gunstig prijskaartje van 21.500 euro. Nu, negen jaar later, zou je minstens het dubbele bedrag voor dit model moeten neerleggen. De econoom heeft dus niet alleen zijn jongensdroom waargemaakt, maar ook nog eens een buitengewoon goede investering gedaan!

Volkswagen-kleur

Daar moet echter wel bij worden verteld dat er van juli 2003 tot juli 2005 – de twee jaar na de aanschaf van de auto – voor ongeveer 17.000 euro aan de auto is verspijkerd om hem weer in topconditie te krijgen. Maar zelfs als je dit bedrag meetelt, zou Andreas leuk verdienen aan zijn 911 als hij hem nu zou verkopen. Inmiddels wordt er voor 911 Turbo 3.0's in zeer goede staat minstens 50.000 euro gevraagd. En dit exemplaar verdient het predicaat 'zeer goede staat' beslist. Andreas heeft de historie van deze auto doorgespit en kreeg ook antwoord op de prangende vraag waarom deze indertijd peperdure auto in knalgroen is gespoten. De eerste eigenaar had een aantal autoverhuurbedrijven, waar net een groot aantal Golfjes I was afgeleverd in het typische metallic-groen uit de jaren '70. Als directieauto wilde hij een Porsche in dezelfde kleur en via de afdeling 'Sonderwunschprogramm' kreeg hij die. Tegen meerprijs werd de 911 gespoten in de door hem gewenste Volkswagen-kleur. De naam ervan doet denken aan de tijd van de legendarische Carrera RS 2.7: 'Vipergrün Diamant-metallic Y5'. Met het indringende groen van deze racer had de optionele lak echter niet veel van doen, zoals Andreas ontdekte. "Bij mijn 911 Turbo is het percentage geel hoger. Als de zon erop schijnt, lijkt de lak heel licht van kleur." Bij de opknaptbeurt die de auto kreeg is niet alleen de bovenste laklaag vervangen, ook werd de door hem gewenste drieliter-achterspoiler met het kenmerkende oplopende spoilerprofiel gemonteerd. "Eén van de eerdere bezitters moet het chic hebben gevonden om het uiterlijk van de 3.3 te imiteren, ik wilde die taartschep echter niet."

Rookwolken

De grote stap in het renovatieproces vindt in de zomer van 2007 plaats, bij een kilometerstand van 63.500. Een





snelle rit van Rostock naar Berlijn wordt de 930 bijna fataal. Plotseling ziet hij onheilspellende blauwe rookwolken in zijn achteruitkijkspiegel. De auto wordt afgevoerd naar een motorenspecialist die het blok uit elkaar haalt en tal van onderdelen vervangt. Het is een intensieve klus die vergelijkbaar is met een grote revisie, aangezien elk slijtageonderdeel wordt vervangen – van de Dilavar-bouten op de cilinderkoppen tot de zuigers en cilinders en tal van slangetjes, lagers en afdicht-rubbers. Aangezien de motor toch uit elkaar lag, liet Andreas er gelijk wat meer pk's uithalen door de cilinderkoppen onderhanden te nemen. Bovendien werd het door de extreme warmteontwikkeling vervormde

vliegwiél vervangen door een nieuw exemplaar. De – desnoods verborgen – montage van een intercooler kwam echter 'niet in Frage'. Andreas gaf in plaats daarvan de voorkeur aan een door het Amerikaanse bedrijf Snow Performance op de 911 Turbo 3.0 aangepaste water/methanol injectie. Tussen de koelventilator en de aircocompressor is hiervoor een besturingsunit gemonteerd, waarbij de verhouding tussen water en methanol afzonderlijk is in te stellen. Normaliter wordt 30/70 als goede verhouding gezien tussen water en methanol, maar Andreas koos voor 50/50. "Door een hoger methanolaandeel wordt ook het octaangetal van de brandstof verhoogd, wat de koeling in het systeem



Keep it original.

De Porsche 356 Speedster, 911 Coupé & 993 Turbo.

Wie kan er nu beter zorgen voor uw Porsche - ongeacht welk type of bouwjaar - dan de officiële Porsche-dealer? Als geen ander hebben wij de kennis in huis om uw Porsche perfect te onderhouden. Door gebruik van originele onderdelen en een uitstekend advies bent u altijd zeker van kwaliteit en weet u dankzij de serviceprijzen vooraf exact waar u aan toe bent.

Want wat origineel is, moet origineel blijven. Kijk voor meer informatie op www.porsche.nl/classic



PORSCHE



Porsche Centrum Amsterdam Sijsjesbergweg 50, 1105 AL Amsterdam. Telefoon 020 4 911 911.
Porsche Centrum Eindhoven De Scheper 305, 5688 HP Oirschot. Telefoon 088 8 911 911.
Porsche Centrum Gelderland Ressenerbroek 2, 6666 MR Heteren. Telefoon 026 356 0 911.
Porsche Centrum Groningen Bornholmstraat 25, 9723 AW Groningen. Telefoon 050 8 537 911.
Porsche Centrum Leusden Zuiderinslag 8, 3833 BP Leusden. Telefoon 033 4 949 911.
Porsche Centrum Rotterdam Landaulettestraat 9, 3063 NR Rotterdam. Telefoon 088 911 9 911.
Porsche Centrum Twente Vonderweg 33, 7468 DC Enter. Telefoon 054 7 384 911.
Porsche Service Centrum Limburg Afrikalaan 41, 6199 AH Maastricht-Airport. Telefoon 043 8 000 911.



ten goede komt. Bovendien komt hij ook met een turbodruk van 0,4 bar al uitstekend van zijn plek!" De water/methanol injectie vindt overigens niet continu plaats. "De aansturing wordt geregeld aan de hand van de turbodruk," legt Andreas uit. "Ik heb het systeem zo ingesteld dat hij bij 0,7 bar wordt ingeschakeld." Je ziet overigens weinig terug van deze inspuitsmethode. Er loopt een klein slangetje naar de luchtinlaat, die centraal alle zes de verbrandingskamers van energie voorziet. Deze innovatie is een relatief simpel systeem, dat perfect geschikt is voor het gietijzeren motorblok met z'n K-Jetronic. Eén keer heeft Andreas een snelle ronde over de Nordschleife gereden, *just for fun*. En volgens de eigenaar was dat tot de dag van vandaag met grote voorsprong de meest opwindende rit die hij ooit met één van zijn auto's heeft gemaakt.

Authentiek

Desondanks is Andreas geen coureur, maar een collectioneur. Zo liet hij niet alleen een motorrevisie uitvoeren, maar ook de versnellingsbak onder de loep nemen om zeker te stellen dat alle techniek was opgewassen tegen het motorgeweld. Een sperdifferentieel liet hij echter niet inbouwen, om zijn auto zo authentiek mogelijk te houden. Zodoende mochten ook de Cibié-verstralers blijven, net als de ventilatieroosters in de rechterkant van de voorspoiler en de Fiamm-

fanfare inclusief de omschakelknop op de normale, nieuwe claxon. De vele maatregelen ten spijt moest deze auto zo veel mogelijk in originele staat blijven. Dat is met name binnenin goed gelukt, want de mosgroene leren interieurbekleding met zijn horizontale banen is af fabriek gemonteerd in overeenstemming met de bijzondere lakkleur. Inmiddels staat de kilometerteller na al die jaren op 82.000, geen wonder dus dat het interieur nog in nieuwstaat verkeert. Andreas heeft zijn jongensdroom op overtuigende wijze waargemaakt. Voor hem blijft er weinig meer te wensen over, hoewel hij stiekem speelt met het idee om er nóg een 930 bij te kopen! Het is soms oneerlijk verdeeld in het leven... ■

PORSCHE 930 TURBO 3.0 COUPÉ UIT 1977

Inhoud (cc)	2.993
Cilinderconfiguratie	6B
Kleppen per cilinder	2
Vermogen (pk bij t/min)	260 bij 5.500
Koppel (Nm bij t/min)	343 Nm bij 4.000
Maximalsnelheid (km/h)	250
Acceleratie (0-100 km/h)	5,5
Verbruik gem. (l/100 km)	12,2
Massa (kg)	1.195
Huidige marktwaarde in Duitsland	48.000 euro