



# PORSCHE PROBEERSELS

Concept cars zijn de haute couture van de autowereld. Ze staan kortstondig in de schijnwerpers op de autoshow's van Genève, Parijs of Detroit, om vervolgens geruisloos van het toneel te verdwijnen. Soms zelfs voorgoed, als het idee of concept dat ze uitdragen niet mooi, bijzonder of vernieuwend genoeg bleek. Alleen de meest spraakmakende modellen krijgen een plekje in fabrieksmusea of privé-collecties.

TEKST JEROEN EKKER









Porsche is nooit het merk geweest dat grote aantallen concept cars over de internationale beursvloeren heeft uitgestrooid. Des te groter was de sensatie wanneer dit wél gebeurde. In dit verhaal brengen we een aantal van die modellen voor het voetlicht.

#### PANAMERICANA MET TACHTIG KAARSJES

Het uitblazen van tachtig kaarsjes is waarschijnlijk een even adembenemende gebeurtenis als de onthulling van het bijbehorende cadeau. Althans, in het geval van Ferry Porsche, toen hij zijn tachtigste verjaaring vierde. Het feestje werd krachtig luister bijgezet door een tamelijk wild vormgegeven, metallic blauwgroen gespoten prototype. Een mooi cadeau natuurlijk, te meer het een normaal functionerende auto betrof die overduidelijk op de technische layout van de toen actuele 911 was geënt. De jarige job had waarschijnlijk direct kunnen instappen om voor langere tijd weg te wezen, maar hij begreep gelukkig op tijd dat het pro-

TOTYPE waarvan hij zojuist het doek had weggetrokken een mijlpaal was voor het merk dat zijn naam droeg. Als rechtgeaard 'probeersel' ging het om een gekke auto met een serieuze missie. Het Panamericana gedoopte model wilde het grote publiek op haast shockerende wijze laten kennismaken met de visuele toekomst van Porsche. Die zou er namelijk heel anders gaan uitzien dan vriend en vijand destijds hadden durven bevroeden. De Panamericana móest daardoor wel een statement worden, dat krachtig vorm zou geven aan de wervelwind die achter de schermen bij het merk huishield, en die überhaupt voor de conceptie van deze gewaagde nieuwe auto had gezorgd. De Panamericana wilde iedereen laten weten dat Porsche-directeur Heinz Brannitzki nieuwe, ambitieuze stuurlied aan boord had gehengeld om twee gepensioneerde iconen van het bedrijf op te volgen. Harm Lagaay zou als nieuwe designchef het stokje overnemen van Anatole Lapine, terwijl Ulrich Bez, op



#### EN NOGMAALS VAN HARTE GEFELICITEERD: 914-8 EN 928 WAGON

Ferry Porsche heeft meer cadeaus in de vorm van spectaculaire auto's mogen ontvangen. De 914-8 is het buitenbeentje van de 914-reeks en eigenlijk helemaal geen concept voor een productiemodel. Er zijn er maar twee gebouwd, beide in 1969 en beide uitgerust met de achtcilinder, drieliter racemotor van de Porsche 908. De oranje auto is gebruikt als testauto voor Porsche zelf, waarbij de dikke achtcilinder van liefst 310 pk de uiterste grenzen van het 914-concept moest blootleggen. De zilverkleurige auto heeft dezelfde motor, die met het oog op straatgebruik wat geciviliseerder is gemaakt door zijn vermogen naar 260 pk terug te schroeven. Helaas, Ferry vond het maar niks en schoof de auto het museum in.

Een nieuwe poging voor een beter cadeau betrof een vergrote 928, die de 75e verjaardag van Ferry Porsche kwam opfleuren. Dit model, dat als Studie H50 in de archieven is bijgeschreven, is een flink stuk verlengd om vier inzittenden te kunnen accommoderen, waarbij er verkeerd om scharnierende hulpdeurtjes in de flanken zijn gemaakt om de instap naar de achterzetels te vergemakkelijken. Inderdaad, op de manier die later door Mazda in de RX-8 is toegepast. Verder valt de veel grotere raampartij achter op, ten behoeve van extra hoofdruimte aldaar.

Het meest bijzondere aan de vierdeurs 928 is echter dat zijn profiel akelig sterk lijkt op dat van de Panamera. Door de oogharen bekeken zijn de overeenkomsten legio: datzelfde gestrekte postuur, met die puntige neus, lage motorkap en achteraan de gedrongen, ronde fastback. Nog een detail: een watergekoelde V8 voorin!

de ontwikkelingsafdeling de positie overnam van Helmuth Bott. Beide nieuwkomers werden door Branitzki uit het nest van BMW geplukt. Geen mannen derhalve die zich met halfzachte pennenstreken als visionairs van Porsche wilden presenteren, maar die een gedurfde, revolutionaire visie op wielen gingen zetten. De Panamericana mocht de tongen losmaken, wat gebeurde in het najaar van 1989 op de IAA in Frankfurt.

NEEM ALLEEN AL DE DAKLIJN, DIE VANAF DE VOORRUIT ZO RAZENDSNEL RICHTING ACHTERLICHTEN DUKT, DAT INSTAPPEN LETTERLIJK VOOR HOOFDBREKENS ZORGT.

#### REUZENKIKKER

Harm Lagaay tekende een auto die niet in serieproductie hoefde te gaan, want daarvoor was hij te extreem. Neem alleen al de daklijn, die vanaf de voorruit zo razendsnel richting achterlichten duikt, dat instappen letterlijk voor hoofdbrekens zorgt. Of de minstens zo opvallende welvingen in het koetswerk, die voor zijschermen mogen doorgaan. Ongeschikt voor serieproductie, vertelde Lagaay destijds in automagazines. Maar de vorm was met wat kleine aanpassingen best legaal te maken voor de openbare weg. Gelukkig maar, want rijden kon deze auto als de beste; de Panamericana was onderhuids niets meer of minder dan de toen hagele nieuwe 911 Carrera 4 (1964). Het is niet toevallig dat die integraal aangedreven, hightech-911 als uitgangspunt was gekozen. Lagaay hield rekening met de sterke opkomst van het fenomeen terreinwagen, en de daarmee aanzwellende marktvraag naar vierwiel-aangedreven personen- en sportauto's. Modellen die niet in eerste instantie bedoeld waren voor het gebruik in ruw terrein, maar waarvan de integrale aandrijving vooral de wegligging verbeterde. Daarom waren de wielen en banden van de Panamericana ook zo fors geproportioneerd, alsof de auto elk moment als een reuzenkikker vanaf de weg het struweel in zou springen. Zijn kleur had-ie in elk geval mee voor een dergelijk avontuur.



### 1994 - C88

De C88 is een Porsche die op geen enkele manier aan een sportwagen doet denken. Het model was bestemd voor de Chinese massa-markt.

### 1983 - GRUPPE B

In het najaar van 1983, op de IAA van dat jaar, presenteerde Porsche een onvervalst snelheidsmonster. Het was de auto die simpelweg 'Gruppe B' werd genoemd, naar de raceklasse waarvoor hij was bedacht. Groep B was de spectaculairste vorm van autosport, waarin compacte rallywagens met ongelimiteerde hoeveelheden pk's met duizelingwekkende snelheden over smalle bospaden, langs gapende afgronden en tussen massieve mensenhagen door werden gejaagd. In dit rondreizende circus, domein van de Peugeot 205 Turbo 16, Lancia Delta S4 en Ford RS 200, moest eerst een aantal fatale ongevallen gebeuren voor het in 1987 een halt werd toegeroepen. De auto die Porsche er voor ontwikkelde, werd er overtalig door. Jammer, want het was nog voordat de 'Gruppe B' aan de start had kunnen verschijnen. Maar niet getreurd: de ontwikkelingsgelden konden alsnog in klinische overwinningen worden omgezet. Enter de wereldberoemd geworden 959 en 961, die met de fenomenale biturbo-techniek en intelligente vierwielaandrijving - allemaal met respectering van de oorspronkelijke lijnen van het prototype nota bene - successen boekte in zowel de woestijnen tussen Parijs en Dakar als op het zinderende asfalt van Le Mans. A propos vierwielaandrijving: die debuteerde al eerder in een veel minder in het oog lopende concept car. In 1981 zelfs al, in de vorm van een witte 911 Turbo Cabriolet. De eerste volledig dakloze 911 bovendien. Een dubbele primeur.

### 1993 - BOXSTER

Liefhebbende Porsche-harten maakten een sprongetje toen eindelijk een volbloed alternatief voor de 911 op de markt verscheen: een eerlijke, tweezits roadster met de zespits boxer midscheeps gemonteerd. De reïncarnatie van de 550 Spyder en - voor kenners - de 914-6. Met zijn geweldige, zilveren huid, rode interieur en grote, donkere wielen oogstte de door Harm Lagaay ontworpen roadster niets dan lof. Een échte Porsche, riepen pers en publiek toen, stil verwijzend naar de eerste, door een Audi-tweeliter aangedreven 924, die lange tijd nooit helemaal voor vol werd aanzien. De Boxster had beeldschone details, zoals een zichtbaar propellertje achter de roosters van het ventilatiesysteem, een dikke, centrale uitlaat en - we hebben het over 1993 - een cd-speler met equalizer. Maar goed dat deze Porsche in vrijwel vol ornaat op de markt gekomen is - anno 2012 zelfs aantrekkelijker dan ooit.





#### DICHTRITSEN

De Panamericana was behalve een statement voor het bedrijf Porsche ook een verzameling bijzondere details. Daarvan ontpopte het multifunctionele dak zich tot het succesvolste idee, zo bleek toen Porsche jaren later de 993 als Targa presenteerde. Goed, de Panamericana had een zwart, stoffen dak, omzoomd door een eighties-rose ritssluiting, terwijl de Targa een elegante, elektrisch bedienbare schuif-kantelconstructie van getint glas kreeg. Door zwart stof is het verdraaid lastig naar buiten kijken, zodat dit materiaal werd afgekeurd, en het verwijderen en monteren van een Porsche-dak zou toch niet als het dichtritsen van je bungalowtent mogen klinken: ook exit. Toch bleef het dak-concept van de nieuwe-generatie 911 Targa zoals dat in de Panamericana werd getoond, over-eind: ruiten rondom, boven de voorstoelen open. De Panamericana ging alleen nog iets verder door ook de achterraut verwijderbaar te maken. En wie zegt dat de

#### ALSOF DE AUTO ELK MOMENT ALS EEN REUZENKIKKER VANAF DE WEG HET STRUWEEL IN ZOU SPRINGEN.

neuspartij van de Panamericana model heeft gestaan (of minstens tot inspiratie heeft geleid) voor de 993 en 968, hoort van ons geen weerwoord. Toegegeven: die lijn is ook in de twee jaar eerder getoonde 959 zichtbaar. Een iets kenmerkender detail dan maar: de wielen, die Harm Lagaay als twee driepuntige sterren in elkaar liet grijpen en die met een centrale wielmoer op hun plek worden gehouden. Het design heeft op z'n minst tot inspiratie geleid tot de vormgeving van de vijfspaaks velgen van de 933. De banden helaas niet; bij de Panamericana was in het profiel een reeks Porsche-logo's gesneden. Een leuk idee, dat waarschijnlijk op onvoldoende (be)grip kon rekenen. 