

Carrera 4 Leichtbau

# VEDERGEWICHT



**22 exemplaren. Dat is de exclusieve oplage waarin de Porsche Carrera 4 Leichtbau gemaakt is. Daarmee is dit uit 1989/90 stammende model een van de de zeldzaamste originele fabrieks-Porsches. We spreken een Nederlandse liefhebber en proeven van een C4 L.**

TEKST: JAN DE BOER

**D**e klant is koning. In elk geval bij Porsche. Want in de lente van 1988 vond een grote wens van enkele vooraanstaande Porsche-klanten gehoor bij de directie in Zuffenhausen. Zij wilden een ultralichte versie van de Porsche 911 om er mee te kunnen racen in de USA Club Sport Market, beter bekend als de Club Races. Nog in hetzelfde jaar besloot Porsche een dergelijke sportwagen voor klanten te bouwen. In augustus 1989 was het eerste model van deze zogenaamde C4 Leichtbau gereed. De naam werd dan ook C4 L. Uiteindelijk is het trouwens nooit tot deelname aan Club Races gekomen. Tijdens de productie van de Leichtbau werden de racereglementen in de Verenigde Staten aangescherpt. Dus de C4 L heeft zich nooit in wedstrijden kunnen bewijzen.

### 350 kilo

De *leichtbau* modellen zijn gebaseerd op de reguliere 964 C4. De ingenieurs van Porsche Motorsport Weissach, onder aanvoering van Jürgen Barth (ex-Le Mans winnaar), slaagden er in om het gewicht met meer dan 350 kilogram terug te brengen naar nog net geen 1.100 kilogram. Dat lukte dankzij toepassing van aluminium deuren en dito kofferdeksel, een polyester motorkap met een vaste spoiler (model 911 SCRS 954), perspex ramen en een totaal gestript interieur.

Ter vergelijking: een normale 964 Carrera 4 weegt iets meer dan 1.450 kilogram en een 964 Carrera RS 1.220 kilogram. Een uitgekledede Cup versie weegt nog honderd kilogram minder, maar die heeft alleen achterwielaandrijving. De C4 L is een Porsche geworden met no-nonsense technologie voor een racebudget dat is te overzien. Je kunt de C4 L dan ook wel de vierwielaangedreven versie van de 964 Cup noemen.

### Aluminium knoppen

De carrosserieën voor de C4 L werden vanuit Zuffenhausen aangeleverd en in Weissach geassembleerd. Aan het eind van 1990 was het Porsche gelukt de eerste twintig exemplaren af te leveren. Dit was beslist geen C4 RS zoals in sommige bronnen wordt vermeld. De C4 L kreeg behalve een vijfversnellingsbak, vierwielaandrijving van het type 953, bekend van de Rally Parijs-Dakar (1984-1986), en had een maximumvermogen van 265 pk. De vierwielaandrijving was anders dan bij de gewone Carrera 4: de aandrijving op de voor- en/of achterwielen was nu in- of uit te schakelen via twee grote aluminium knoppen op het dashboard.

Andere specificaties van de C4 L waren: een race-uitlaatspruitstuk en speciale 'open' dempers, een remsysteem met twee hoofdremcilinders, een volledige rolkooi, stoffen Recaro racestoelen en kunststoframen.

De olietank bevond zich aan de rechterzijde, direct gemonteerd voor de achteras met een vulopening op het rechterrichterscherf, zoals alleen bij de T-modellen uit 1972 voorkwam. Ook het ontbreken van een Tectyl-laag droeg bij aan de gewichtsbesparing. In de cockpit van de C4 L vond de rijder een uniek dashboard met een fraai lichtgewicht instrumentarium. Zelfs de contactsleutel was van het type *weightwatchers*. De standaard aluminium velgen leken wel op die van een gewone Carrera 4, maar waren veel lichter. Resultaat van al dat afvallen? Een zeer indrukwekkende acceleratie vanuit stilstand naar 100 km/h. De Leichtbau doet er net iets minder dan 4 seconden over! Rally-icoon Walter Röhrl heeft zowel een C4 L (964-003) als een 964 Cup onderworpen aan een aantal rondjes op het circuit van Hockenheim. Zijn conclusie was dat de C4 L een gemakkelijke



De C4 L is een raceauto pur sang. Kijk maar naar de perspex ramen en de rolkooi. Met de twee knoppen op het dashboard activeer je de vierwielaandrijving.



In 1990 kostte de C4 L 325.000 Mark. Voor dat geld kocht je toentertijd twee 964's

## DETAILVERSCHILLEN

In de loop van de twee jaar waarin de Porsche C4 L werd gebouwd, zijn duidelijke verschillen tussen de afgeleverde exemplaren te zien. Het Momo lederen stuur bij de eerste modellen is later een suède racestuur geworden. De perspex ramen zonder TÜV bij de eerste modellen zijn later veranderd in TÜV goedgekeurde ramen met een andere lay-out. De lichtgewicht bumpers hebben later plaatsgemaakt voor bumpers van de reguliere Carrera, met rubber doppen op de plek waar normaal bij de 964 de koplampsproeiers zitten. Tenslotte is de plaats en de omvang van de brandblusser verschillend per auto.

De meeste C4 L's zijn gespoten in de kleur Grandprix wit (13 stuks). Sommige zijn afgeleverd in maritiem blauw, donkerblauw en lakzwart. Eén of twee zijn geel, terwijl de chassisnummers 964-014 en 964-022 zijn gespoten in Artic Silver. Die twee bevinden zich in Dubai met elk nog geen duizend gereden kilometers.

De prijs van de zeer bijzondere C4 L was niet mis. In 1990 kostte hij 325.000 Mark. Voor een beter begrip: voor dat geld kocht je toentertijd twee 964's RS of twee 964's Cup en dan hield je nog wat achter de hand voor de racekosten! De supersportwagen van Porsche, de 959 (net als de C4 L met vierwielaandrijving), kostte 420.000 Mark.





## RS of twee 964's Cup. En dan had je nog wat geld achter de hand om te racen.

en heel prettige, voorspelbare auto is om mee te racen. ABS en stuurbevestiging droegen aan die indruk bij. 'Om hier mee te racen hoef je niet zoveel te kunnen,' aldus Röhrli.

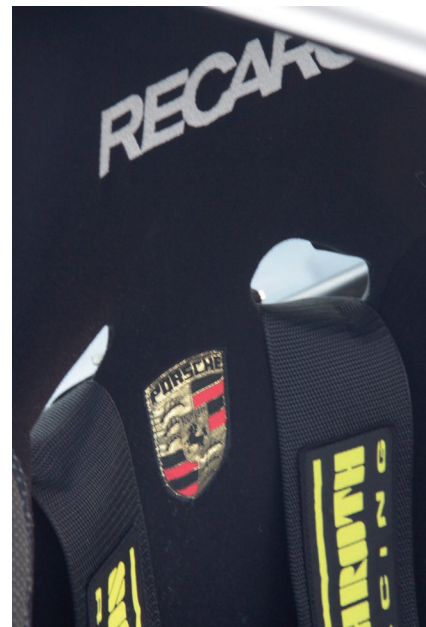
### Niet identiek

Iedere C4 L kreeg vanzelfsprekend een eigen chassisnummer, beginnend vanaf 964-001 en oplopend tot 964-020. Porsche had twintig exemplaren gepland maar officieus zijn er 22 modellen gebouwd. Geen twee exemplaren zijn identiek.

Porsche was zich begin jaren negentig bewust van de teruglopende verkoop van de 911-modellen en de C4 L was in essentie zelfs een voorloper van de nog officieel te introduceren 964. Het merk zocht wellicht ook nog naar een project waarbij veel ongebruikt en kwalitatief hoogwaardig reservemateriaal van onder andere de Porsche 953 ingezet kon worden. Porsche heeft nooit officieel aangekondigd de C4 L te gaan ontwikkelen en produceren, maar geruchten in die trant waren al goed voor spontaan vijftig orders.

### Rijden

De Nederlander Alexander Snijdewind is eigenaar van een Grand-prix witte C4 L. Het exemplaar dat we bij hem aantreffen is van origine in Japan afgeleverd. Eerste eigenaar was Yukihiro Hane, een coureur met veel ervaring op Le Mans, waar hij voor diverse Porsche-teams heeft gereden. Deze Japanner heeft de meeste kilometers op de auto gezet, ruim 4.300, maar die zijn voornamelijk op de openbare weg afgelegd. In Japan heeft deze Porsche twee registraties gekend: Toyohashi 330 TE 964 en Nogoya 338 CHI 1101.



Deze racekuipen zijn van extra licht materiaal gemaakt.



‘Vanaf het moment dat ik de auto had gestart, was alles wat ik hoorde of zag bijzonder. Ik bevond mij in hogere sferen.’

Alexander Snijdewind: ‘Mijn liefde voor Porsche ontstond puur toevallig. Samen met een vriend was ik in de voorbereidende fase van onze eerste zelf georganiseerde editie van de Tour de Mille Virages. Een vierdaagse rally door de Ardennen die wij wilden organiseren voor maximaal vijftig auto’s. Mijn rallyauto zou mijn Jaguar E-type series II uit 1969 worden, maar na de eerste verkennende route te hebben gereden, bleek de Jaguar echt ongeschikt te zijn voor dit parcours. Bij de garage waar mijn Jaguar in onderhoud was, stond een maritiem blauwe 911. Bij nader onderzoek bleek dit een 964 RS te zijn. Ook hier had ik nog nooit van gehoord want ik had een voorliefde voor Racing Green, houten sturen, zes cilinders en de mooiste neus die de auto-industrie ooit gemaakt had: Jaguar dus. Het gebrek aan betrouwbaarheid nam ik voor lief. Eén proefrit in de Porsche bleek echter genoeg want na afloop was ik helemaal verkocht. Ik had mijn ideale rallyauto gevonden.’

#### In hogere sferen

Een jaar later liep Snijdewind zijn C4 L tegen het lijf. ‘Direct nadat ik hoorde dat hij te koop werd aangeboden, ben ik er op af gegaan. Vanaf het moment dat ik de auto had gestart, bevond ik mij in hogere sferen en heb hem direct aanbetaald. Stel je voor dat de C4 L door mijn vingers zou glijpen.’

Twee weken later stond de auto op de oprit. Omdat hij er uiteindelijk niet mee wilde gaan rijden maar ‘m netjes op kantoor wilde



zetten met een lampje erboven en een stoeltje ernaast, besloot Snijdewind de auto geheel te laten demonteren en opnieuw te laten spuiten. Na drie maanden was de C4 L klaar. Tot nu toe heeft hij hem niet willen poetsen omdat hij geen poetskrassen in de nieuwe lak wil hebben. 'De auto ziet er fantastisch uit en ik kan mij er niet toe zetten om er zelfs maar een stofhoes overheen te doen,' vertelt de eigenaar.

Op de dag dat de Porsche klaar was, heeft hij er één rondje mee op Zandvoort gereden. 'Het geluid is natuurlijk super en de acceleratie is onvoorstelbaar. Het klopt helemaal dat het stuurbedrag voorspelbaar is. De semi-slicks van Michelin plakken fantastisch aan het asfalt. De remblokken moeten wel eerst goed warm zijn voordat ze naar behoren vertragen, maar met iets meer dan 200 kilometer per uur op het rechte stuk is het rijden een ongelooflijke ervaring. Zelfs ingesnoerd in de zespunts gordel en met een helm op voel je nog steeds de vibraties en het geluid van het open-uitlaatsysteem. Eigenlijk is dit een auto waarmee je regelmatig moet rijden. Het is geen café racer, maar een race auto pur sang.' **RS**

Voor meer info:  
[www.tourdemillevirages.nl](http://www.tourdemillevirages.nl)



Porsche Carrera 4 Leichtbau, 1990

motor:	6 cil. boxer
cilinderinhoud:	3.600 cm <sup>3</sup>
boring x slag:	100 x 76,4 mm
compressie:	11,3 : 1
vermogen:	265 pk (195 kW) bij 6.100 r/min
koppel:	310 Nm bij 4.800 r/min
banden vóór:	205/55 ZR 16, achter: 225/50 ZR 16
gewicht:	1.083 kg
tankinhoud:	74 liter
acceleratie 0-100 km /h:	3,8 sec.
taxatiewaarde:	€ 250.000 - 280.000

## PRIVÉCOLLECTIES

Nu, bijna negentien jaar later, is het interessant te weten wat er van die 22 geproduceerde C4 L's geworden is. We noemen al de twee zilveren exemplaren in Dubai, waarvan nummer 964-014 destijds in Engeland is verkocht. Dat geldt ook voor de 964-009 en 964-010, beide in Grand Prix wit. Nummer 964-019 was lakzwart en verdween direct in een privécollectie, net als drie andere exemplaren. Sommige C4 L's zijn direct vanuit Duitsland verscheept naar de Verenigde Staten en Japan. Ook gingen er enkele naar Duitse klanten.

Er bevindt zich een witte met 46 kilometer op de teller in een privéverzameling in Frankrijk. Deze auto is in juni 1991 voor het eerst geregistreerd en tien jaar later via veilinghuis Coys verkocht met nog eens zeven kilometers erbij. De auto heeft inmiddels drie eigenaren gehad en is nog steeds als nieuw.

De 964-005 is in mei 1991 door Road & Track in Amerika getest, onder de titel *Spartan Sportster, less weight is more performance*. Ook zijn er tegenwoordig exemplaren bekend in Engeland, Duitsland en één in Nederland. Een van de 'Engelsen' heeft zelfs een kenteken (BBZ 964), hoewel de C4 L een circuitauto pur sang is. Het ongedempte motorgeluid zou in in pittoreske plattelandsdorpjes of in de stad vrijwel zeker leiden tot verontwaardigde telefoontjes naar de politiealarmlijn. De koppeling is er eentje van 'gaan of afslaan' dus ook zeker geen pretje in het dagelijkse verkeer. Toch rijdt er in Tokyo een Engelsman, Mark Thompson, in een C4 L als dagelijkse vervoermiddel onder het motto: *They really are more than a lot of fun to drive.*

