



PORSCHE 964 CARRERA 4 LEICHTBAU

VERGETEN MEESTERWERK

ONTWIKKELD VOOR CLUBEVENEMENTEN OP HET CIRCUIT, NOOIT INGEZET IN RACES EN DAARNA IN DE HANDEN GEVALLEN VAN VERZAMELAARS. DAT IS HET LEVEN VAN DE PORSCHE 964 CARRERA 4 LEICHTBAU. MET SLECHTS 22 GEBOUWDE EXEMPLAREN EEN VAN DE MEEST ZELDZAME IN SERIE GEBOUWDE PORSCHE. EÉN DAARVAN BEVINDT ZICH IN NEDERLAND.

TEKST EN FOTOGRAFIE MARK NAUTA

Met de komst van de 911 Carrera 4 (964) in de herfst 1988 ontstond onder een aantal Amerikaanse klanten de wens om met een lichtere, technisch geavanceerdere Carrera 4 aan zogenaamde 'club races' mee te doen. Om aan deze wens tegemoet te komen, besloot Porsche op 7 december 1988 onder leiding van Le Mans-winnaar Jürgen Barth deze auto te ontwikkelen. Het team kreeg 'carte blanche' en in slechts vijf maanden ontstond de Carrera 4 Leichtbau (C4 L). Het bewijs dat in korte tijd en voornamelijk met onderdelen die nog op de planken lagen, een serieuze auto op poten gezet kon worden. De eerste Leichtbau maakte in augustus 1989 z'n eerste rondjes op het testcircuit van Porsche in Weissach. Precies op tijd, om zo in de winter en voor het nieuwe autosportseizoen de gehele serie te produceren. Er was in de winter capaciteit genoeg op de Motorsport afdeling van Porsche. Gedurende de productie werden echter de race-reglementen in de Verenigde Staten aangescherpt wat er voor heeft gezorgd dat de C4 L nooit tot deelname aan de 'Club Races' is toegekomen.

MONTIGNACCEN

Om een auto te kunnen bouwen van vrijwel ongewijzigde onderdelen die in het magazijn aanwezig waren moest de nadruk, om puur rijgenot voorop te laten staan, liggen bij gewichtsbesparing. Om die reden vormt de naakte stalen carrosserie van de normale Carrera 4 de basis. Vanuit Zuffenhausen werd deze koets naar de Motorsport afdeling in Weissach gebracht, waarna deze voorzien werd van aluminium deuren en voorklep. De achterklep met spoiler is gelijk aan die van de 911 SC/RS uit 1984, de auto die Porsche een beetje als richtlijn heeft aangehouden in dit project. Het betreft hier een kevlar achterspoiler, die veel weg heeft van de Turbo-spoiler, maar een stuk lichter is en vlakker ligt en daarnaast geen opstaande randen aan de zijkant kent. In vergelijking tot de SC/RS is bij de Leichtbau de spoiler wel geheel in kleur uitgevoerd.

Om meer gewicht te besparen, zijn de ruiten van kunststof en zijn ze voorzien van een klein schuifraampje. Daarnaast zijn de voor- en achterbumper van lichtgewicht materiaal. In het interieur ontbreekt alle luxe. Er zijn vrijwel geen plastic en lederen materialen meer te vinden, de stoelen zijn vervangen door Recaro racekuipen (kunststof en later ook kevlar) en het standaard stuur is vervangen door een kleiner, lederen exemplaar van Momo. Voor de veiligheid is voor de rijderstoel een brandblusser te vinden, zijn beide kuipen

voorzien van vijfpunts gordels en is een complete Matter aluminium rolkooi geplaatst. Deze zou tegenwoordig niet meer door de keuring voor clubraces komen vanwege het te kwetsbare aluminium. Met deze gehele Montignac-kuur is totaal 350 kilo bespaard ten opzichte van een standaard Carrera 4. Een ongekend grote winst. Om duidelijk te maken hoeveel lichter dat is: een standaard Carrera 4 weegt 1.450 kilo, de in 1991 geïntroduceerde 964 Carrera RS weegt 1.220 kilo en de nog verder uigeklede Cup versie snoept daar nog eens honderd kilo vanaf. Deze laatste twee beschikken echter beide over alleen achterwiel aandrijving. De 1.083 kilo die de C4 L in de schaal legt is voor een vierwiel aangedreven auto een ongekend laag gewicht.

HOOGSTANDJE

De motor van de Leichtbau is de 3,6 liter Carrera Cup motor. Een open uitlaat en het ontbreken van een verwarmingssysteem brengen het vermogen op 265 pk. De aandrijving van de Leichtbau is niet, zoals z'n naam doet vermoeden, afgeleid van de Carrera 4, maar van de 959 en 953, bekend van de 'Paris-Dakar' rally. Van de 953 afkomstig is tevens de speciale en oersterke vijfversnellingsbak met korte overbrenging. Door deze korte verzetten bereikt de Leichtbau 'slechts' een topsnelheid van 210 km/h. Daar staat tegenover dat de acceleratie naar 100 km/h in een, zeker voor die tijd, duizelingwekkende 3,8 seconden behaald was.

In het interieur zijn prominent in het midden van de cockpit, waar normaal een radio zou zitten, twee grote aluminium draaiknoppen aanwezig. Deze knoppen geven de bestuurder de mogelijkheid om het differentieel traploos hydraulisch af te regelen. De balans tussen voor/achter en links/rechts kan hiermee tijdens het rijden worden bepaald zodat er gekozen kan worden voor meer overstuur of meer onderstuur.

Naast onderdelen van de 959 en 953 zijn ook van de Cup auto enkele zaken geleend, zoals de banden, dempers en remmen (zonder ABS). De geventileerde schijven zijn afkomstig van de RSR en vinden hun oorsprong eigenlijk al bij de 917. Zaken die simpelweg weggelaten zijn met het oog op gewichtsbesparing zijn stuurbekrachtiging en een hydraulische handrem. Bij het verlagen van het gewicht en het weglaten van veel zaken is het ook van belang dat er goed gekeken wordt naar de gewichtsverdeling. Om die reden is bijvoorbeeld de olietank naar de rechterzijde van de auto verplaatst, voor de achteras. Om toch bij het reservoir te kunnen komen, is de C4 L voorzien van een vulopening in het rechter achterscherm



vlak achter de bijrijdersdeur. De 911T van modeljaar '72 was ook voorzien van een dergelijke opening. Voor een verbetering van de zitpositie en een mooiere verdeling tussen het gewicht links en rechts is de bestuurdersstoel 38 millimeter naar het midden geplaatst. Daardoor komt de bestuurder exact recht voor het stuur te zitten. Vanaf de bestuurdersstoel is er via de buitenspiegels een beperkt zicht naar achteren. De normale spiegels hebben namelijk plaats gemaakt voor kleine exemplaren die geheel tegen de auto geplaatst zijn voor een verbeterde stroomlijn.

MENINGEN EN MISVERSTANDEN

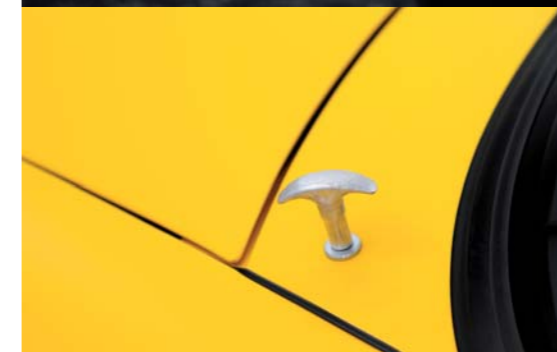
Om een groot misverstand uit de wereld te helpen:

de C4 L heeft niets te maken met de Carrera RS. In sommige bronnen wordt de C4 L wel Carrera 4 RS genoemd, maar dit is geheel ten onrechte. De C4 L lijkt nog het meeste op een 964 Cup met vierwiel aandrijving. Daarnaast stamt de 964 Carrera RS uit 1991, de C4 Leichtbau-modellen waren toen al gebouwd. Alle C4 L's zijn met het oog op autosport gebouwd, dan wel voor rally's dan wel voor races op het circuit. De auto is opgebouwd uit 'restjes' uit het magazijn, wat ook verklaart dat er onderling bij de 22 gebouwde auto's verschillen zijn ontstaan. Zo verschillen stoelen, voetsteunen, maar ook deuren, zijruiten en in een enkel geval de rolkooi. Bekende coureurs hebben ook hun momenten gepakt met de C4 L. Zo zei Walter Röhrl in mei



1991; "Dieses Auto zu fahren ist Kinderspiel um damit zu racen braucht mann nicht viel können." Dat de meningen over de auto verdeeld zijn, bewijst onze Nederlandse Porsche-held Gijs van Lennep. Hij lijkt een andere mening te hebben. Twee jaar geleden gaf hij, na een aantal rondes op het Franse Abbeville met een Leichtbau gereden te hebben, aan dat het een auto is die duidelijk niet geracet heeft en waar niet of nauwelijks mee getest is. "Moeilijk om de balans tussen onder- en overstuur te vinden. De auto is onvoorspelbaar en, in feite, het is erg moeilijk om hem zo te rijden zoals je wilt." Zo blijkt dus wel dat het een auto is met vele gezichten, niet alleen dankzij z'n vele van andere modellen gebruikte onderdelen, maar ook in het karakter van de auto zelf.

De gele Leichtbau op deze pagina's is van origine een Duitse auto. Eerste eigenaar was oud-coureur Hans-Jürgen Tiemann. Hij is de vader van vijfvoudig 24h Nürburgring winnaar Marcel Tiemann, wiens autosportcarrière door een verschrikkelijke crash op Imola vorig jaar, vermoedelijk vervroegd tot een einde is gekomen. Tiemann heeft in de jaren dat hij de auto in z'n bezit had, samen met een aantal andere speciale auto's, tentoongesteld in zijn familiepark Heide-Park Soltau. Deze gehele collectie is opgekocht door Car Salon in Duitsland, het gaf de huidige eigenaar de mogelijkheid deze Speedgelb Leichtbau naar Nederland te halen. Slechts 175 km op de teller, voorzien van de originele magnesium wielen, in tegenstelling tot de andere 21 Leichtbau's die op Design



90 velgen staan, en met de Fahrzeugbrief er netjes bij. Een waar collectors item en in dit geval dus mét straattoelating.

ZONDER STRAATTOELATING

Chassisnummer 964-018 staat er op het metalen plaatje onder de voorklep te lezen. Officieel zouden er twintig door Porsche zijn gemaakt, maar officieus zijn het er 22 geworden. Vreemd was het dan ook dat de laatste auto's moeilijk aan de man te krijgen waren gezien het feit dat er bij het ontstaan van geruchten over de bouw van deze auto meteen vijftig geïnteresseerden waren. Oorspronkelijk zouden alle Leichtbau's in het wit uitgevoerd worden. Door de hoge prijs van DM 325.000, hetzelfde als twee Carrera RS'en of twee 964 Cup auto's, bleven de laatste modellen onverkocht. Om ze wat aantrekkelijker te maken, zijn ze uitgevoerd in andere kleuren dan wit. Zo zijn er onder andere twee zilvergrijze (964-014, nu te koop in Engeland en 964-022), een zwarte (964-015), de gele van vandaag, en een donkergroene (Amazon Green, 964-019) die op dit moment in Antwerpen te koop staat.

Het bijzondere van de gele is dat hij in de jaren '90 een straattoelating heeft gekregen ondanks het ontbreken van een echt en compleet chassisnummer, maar dankzij de door Cargraphic aangepaste uitlaat en de toevoeging van een reguliere handrem. Eigenlijk is hij puur en alleen bedoeld voor het circuit, maar samen met een Leichtbau in Engeland en één in Japan is deze toch door de keuring gekomen. De auto in Japan wordt zelfs vrijwel dagelijks door z'n eigenaar ingezet.

Normaliter ben ik van mening dat iedere Porsche bereiden moet worden, gezien de zeldzaam lage kilometerstand en het unieke karakter van de auto is dat in deze plaats toch een andere verhaal. Het heeft iets magisch om een auto in de garage te hebben met zo'n lage kilometerstand. Toch kruipt het bloed waar het niet gaan kan en wordt er een klein ommetje met de auto gemaakt. En dan, bij het starten van de wagen, dan komt nog eens duidelijk naar voren waarom deze auto eigenlijk niet geschikt is voor de straat. Het vrijwel open uitlaatsysteem met dubbele eindpijpen laat met een luide brul van zich horen, stil wordt het daarna ook niet meer. Zowel van buiten als van binnen is de Leichtbau luid, heel luid. De koppeling is erg zwaar en het voorzichtig weggrijden is makkelijker gezegd dan gedaan. De koppeling is er een van het kaliber aan-en-uit. Iets te veel gas en hij slipt door, iets te weinig en de motor slaat af. Met veel gevoel en precisie wordt de auto in beweging gebracht. Het keiharde onderstel geeft daarbij geen krimp. Bij kleine oneffenheden in de weg word je door de auto geslingerd en vraag je je af of de auto eigenlijk wel voorzien is van enige vorm van vering en demping. Gelukkig houden de vijfpuntsgor-



PORSCHE 964 CARRERA 4 LEICHTBAU

Inhoud cm ³	3.600
Cilinderconfiguratie	Zescilinder boxer
Kleppen per cilinder	2
Vermogen pk bij r/min	265/6.750
Koppel (Nm bij r/min)	310/4.800
Topsnelheid (km/h, fabrieksopgave)	210
0-100 km/h (sec. fabrieksopgave)	3,8
Verbruik gemiddeld (l/100 km)	n.b.
Massa (kenteken) kg	1.083
Prijs	DM 325.000 (1990)



dels je stevig in de stoel. Buiten kijf staat dat het met 40 millimeter verlaagde onderstel een perfecte communicatie met de bestuurder heeft.

Voor de medeweggebruikers die worden ingehaald zal het overkomen alsof er een Porsche-rijder iets te veel gesleuteld heeft aan z'n auto en hem voorzien heeft van een iets te luide uitlaat. Voor de bestuurder is het een gevoel van euforie om met een auto met dergelijke historie op pad te zijn. Het geluid brengt dan alleen maar meer emotie met zich mee. Het maakt je als bestuurder ook wat rebels. Veel meer in toeren hangen dan je normaal gewend bent en kinderlijk gas geven bij iedere tunnel die onderweg tegengekomen wordt. Een bijzondere ervaring, dat is



wat deze Leichtbau je geeft. Je bloed gaat er sneller van stromen en je hart maakt een groot aantal slagen extra. Ik kan zelfs een nerveus trillend voetje niet onderdrukken. Of dat nu komt van de enorm zware koppeling of de zenuwen die door het lijf gieren in het midden gelaten.

ONDER HET KLEED VANDAAN

Uniek, dat is het woord dat het beste past bij de 964 Carrera 4 Leichtbau. Door z'n productieaantal en z'n huidige waarde van ongeveer € 200.000 is het een niet vaak geziene 911. En dat is jammer. De meeste Leichtbau's zijn in verzamelingen verdwenen en komen zelden meer onder hun kleedje vandaan. Slechts een enkeling laat zich nog eens zien op een circuit en krijgt

dan de credits die hij verdient. De wagen was in het begin van de jaren '90 al één van de meest bijzondere Porsches en zal dat tot in lengte van dagen blijven. Mooi zou het zijn als meer Porsche liefhebbers van deze auto's zouden kunnen genieten en de waarde van dit technische hoogstandje van Jürgen Barth en z'n mannen kunnen inschatten. Daarvoor zullen meer eigenaren hun C4 L naar buiten moeten laten komen, onder het kleed in de garage vandaan, toon dit meesterwerk aan de buitenwereld en laat hem niet in de vergetelheid raken. 🏁

Met dank aan www.tourdemillevirages.nl voor het beschikbaar stellen van de auto.