



PORSCHE EXCLUSIVE HEEFT DOOR DE JAREN HEEN VEEL PORSCHE'S AANGEPAST AAN DE BEHOEFTE VAN DE KLANT. VAAK LEVERDE DAT HELE SPECIALE AUTO'S OP WAARBIJ EEN BLIK IN DE GESCHIEDENIS VAN DIE AUTO TOT INTERESSANTE ONTDEKKINGEN KAN LEIDEN. NEEM DEZE 964 TURBO 3.6 MET 'S' KENMERKEN.

TEKST EN FOTOGRAFIE MARK NAUTA

PORSCHE 964 TURBO 3.6

ZOEKTOECHT

Stralend in een voorzichtig winterzonnetje staat een rode 964 Turbo 3.6 met 'S' kenmerken op ons te wachten. Samen met de eigenaar ga ik vandaag op pad in deze speciale Porsche Turbo. Niet alleen gaan we op pad in letterlijke zin, ook duiken we samen in het verleden van de auto. Aan de hand van boeken, internet en documentatie die bij de auto is geleverd proberen we te achterhalen met wat voor specifieke 964 Turbo we hier nu te maken hebben. Laat er geen misverstand over bestaan, het gaat hier natuurlijk om een 911 Turbo 3.6 van 1993, één uit de modellenlijn 964, waarbij de turbo variant intern als 965 werd aangeduid.

De eerste serie 911 Turbo (930) en ook wel bekend onder de naam Turbo Type 1 verscheen in het voorjaar van 1975 op de markt. Voorzien van een 3.0 liter turbomotor was het destijds de snelste productieauto van Duitsland. De zogenaamde Turbo Type 2 heeft de 964 als basis en is voorzien van een geblazen 3.3 liter. In de lijn der verwachting ligt dan dat zijn opvolger Type 3 zou gaan heten, maar in plaats daarvan koos Porsche ervoor om de auto voluit 911 Turbo 3.6 te noemen.

Porsche verving in 1992 de 3.3 liter van de Turbo voor de nieuwere 3.6 liter. Deze motor had z'n dienst bewezen in de Carrera-Cup en mocht het nu waar gaan maken in de nieuwe 911 Turbo. In de cup werd zonder turbo gereden en daarom is de motor aangepast om geblazen door het leven te kunnen gaan. Een piekvermogen van 360 pk en een maximaal koppel van 520 Nm waren het resultaat. Daarmee was dit blok zelfs sterker dan de V8 van de 928 GTS. Naast een aangepaste motor was de Turbo 3.6 op een groot aantal andere punten wezenlijk anders dan de Carrera 2 en Carrera 4. De auto lag twintig millimeter lager door montage van een ander onderstel en voor de aandrijving zorgde de standaard vijfversnellingsbak in samenwerking met een 20% sperdifferential. De bredere banden waren voorzien van driedelige 18 inch Speedline velgen met daarachter het verbeterde remsysteem met rode remklauwen van de 964 Turbo S. Naast deze specifieke wielen was de vernieuwde Turbo te herkennen aan het Carrera RS middensegment van de achterbumper en de chromen typeaanduiding 'Turbo 3.6' op de brede kont. Motortechisch gezien was de dubbele ontsteking een duidelijke verbetering ten opzicht van z'n voorganger. De door Porsche opgegeven topsnelheid 280 km/h werd destijds al door veel media ruimschoots overschreden, wat het krachtpotentieel van deze auto illustreert.

INDRUKWEKKENDE AUTO

Rijden met een achterwielaangedreven luchtgekoelde Turbo is ieder keer weer een unieke bele-



ving. De 964 is de laatste enkelvoudige Turbo waarbij de aandrijving puur en alleen over twee wielen is verdeeld. Vanaf de 993 beschikt de 911 Turbo over twee turbo's en vierwielaandrijving, de achterwielaangedreven 993 GT2 uiteraard niet meegerekend. Het maakt de 964 Turbo daarom een nog meer indrukwekkende auto. Dat komt in de eerste plaats niet alleen door de aandrijving, maar ook door de turbo. Deze werkt met een druk van 0,9 bar en, komt er bij zo'n 4.000 toeren redelijk rap inzetten. Het zorgt ervoor dat de auto met een rotgang vooruit schiet. Tenminste, wel als je in een rechte lijn aan het rijden bent. In bochten is het verstandig met mate op het gas te trappen. Remmen voor het ingaan van een bocht en voorzichtig met de rechtervoet het gaspedaal naar beneden brengen om zodoende een pirouette te voorkomen is noodzakelijk om niet verrast te worden door een plotseling voorbij komende achterkant. Niet voor niets hebben de achterwielaangedreven 911 modellen voorzien van turbo's de bijnaam 'widowmaker' meegekregen. Het maximaal te bereiken koppel komt al vrij bij 4.200

toeren, wat er voor zorgt dat het in dat toerenbereik en vooral vlak voor dat toerenmoment, alle hens aan dek is op het moment dat je op het gas gaat. Heb je er als bestuurder even niet de volle aandacht bij, dan slaat de turbo hard, wat een zwieperd van de kont tot gevolg kan hebben.

Ondanks het bijterige karakter op het moment dat de turbo in komt, is de auto ook heerlijk dociel te rijden. In de tweede en derde versnelling is bij lage toerentallen meer dan voldoende trekkracht beschikbaar en laat hij zich heel gemakkelijk door het verkeer glijden. Wel is het onderstel vrij stug en moet bij drempels de vaart er wel uit door de extra lage Exclusive voorspoiler. Desondanks is het een auto die, mede dankzij z'n aanwezige luxe, prima dagelijks inzetbaar is.

REGISTER

In de zoektocht naar de details van deze 964 Turbo 3.6 in *Indischrot* beginnen we onze zoektocht met de opti-sticker in de kofferklep van de auto. Op deze witte

sticker staan naast het chassisnummer, motornummer en kleurcodes ook de optiecodes waarmee de auto is uitgerust. Op internet zijn via verschillende websites en databases overzichten beschikbaar waar een ieder na kan kijken waar welke code voor staat. Niet alleen de optiecodes zijn van belang, ook het chassisnummer zelf geeft ons veel informatie.

Bij het uitpluizen van chassisnummer WPOZZZ96ZRS470406 komt dan een aantal zaken naar voren. 'WPO' staat voor Porsche. Alle Porsches kennen een chassisnummer, ook wel VIN-nummer genoemd, dat met deze drie letters begint. 'ZZZ96' geeft aan dat het hier om een Europese 964 gaat. De volgende 'Z' is een letter zonder echte betekenis, maar is een soort verificatieletter. De 'R' en de 'S' geven achtereenvolgens het modeljaar (dus niet bouwjaar) en de plaats van productie aan. Respectievelijk 1994 en Stuttgart. De overige zes cijfers vormen samen de specifieke productiecode voor die auto. Samen met het chassisnummer en dan met name het

specifieke productienummer duiken we in het boek van Peter Morgan, volgens velen de ultieme 911-bijbel. In 1993 is slechts een klein aantal Turbo's van het modeljaar '94 gefabriceerd. Deze Turbo 3.6 behoort tot één van de laatst gebouwde auto's. De telling loopt tot nummer 470650 wat zou betekenen dat hij bij de laatste tweehonderd exemplaren zit. Voordat er dieper hierop wordt ingegaan, kijken we nog even terug naar de witte sticker in de kofferklep en de codes die daarop staan. Onder het VIN-nummer valt '964 770' af te lezen. Dit houdt in dat het gaat om een links gestuurde Porsche 911 Turbo Coupé. Een rechts gestuurde zou '964 771' hebben meegekregen. Niet alleen op de motor zijn gegevens over het turboblok te vinden, ook op de sticker staat precies omschreven welke motor en welke versnellingsbak de auto heeft. 'M6450-61R' betekent dat het hier gaat om de eerste variant van de zescilinder motor met code 'M64/50' voor modeljaar 1994. 'G5052' is de specifieke code voor de vijfversnellingsbak.



PORSCHE 964 TURBO 3.6

Inhoud cm ³	3.600
Cilinderconfiguratie	Zescilinder boxer
Kleppen per cilinder	2
Vermogen pk bij r/min	360/5.500
Koppel (Nm bij r/min)	520/4.200
Topsnelheid (km/h, fabrieksopgave)	280
0-100 km/h (sec. fabrieksopgave)	4,8
Verbruik gemiddeld (l/100 km)	13,3
Massa (kenteken) kg	1.470
Prijs	€ 142.941 (08/1993)



De optiecodes onderaan worden nog vooraf gegaan door de kleurcodes. 'L80K' staat voor een *Indischrot* exterieur en 'UD' geeft aan dat het interieur in zwart is uitgevoerd. Tot zover eigenlijk geen opvallende zaken en dingen die we min of meer al wisten. Met de codes voor de opties ligt dit net even anders. Het vinden van een totaaloverzicht van deze codes is nog niet zo makkelijk en vergt enig zoek en speurwerk. Her en der zijn de codes te vinden, maar altijd zullen meerdere bronnen moeten worden geraadpleegd. Een andere goede *guideline* is het boek van Adrian Streater getiteld 'Porsche 964, 993 & 996 Data Plate Code Breaker'. De drie cijferige codes zullen weinig problemen opleveren, maar voor de X-codes (X + twee cijfers) en de vijfcijferige combinaties zijn geen evenwichtige overzichten voor handen. Het betreft in die speciale gevallen codes voor opties die

afkomstig zijn van de Porsche Exclusive afdeling, of codes die aangeven dat Exclusive de auto onder handen genomen heeft.

De normale 3-cijferige codes van deze auto staan voor de opties die vaker gekozen zijn op een 964. Deze Turbo beschikt onder andere over 18 inch lichtmetalen velgen waarin het Porsche logo in het velghart geveerd is, een extra grote benzinetank van honderd liter, een Blaupunkt London Radio/CD speler en volgens het codelijstje over sportstoelen links en rechts. In deze auto zijn deze echter vervangen door Recaro kuipstoelen uit de Carrera RS en Turbo S. Tevens is er nog een aantal specifieke Turbo 3.6 opties. Het Turbo sportonderstel, de veerpotbrug en het uitlaatsysteem met vier einddempers, links de pijp voor de *waste gate* en rechts de normale pijp. Achter de kuipstoelen is



een rollbar in carrosseriekleur te vinden samen met vierpunts Schroth gordels die overigens netjes in de hoedenplank verdwijnen. Dat is mogelijk door het vervallen van een achterbank. Deze zaken zijn niet vermeld op de sticker en zouden daarom mogelijk achteraf door de desbetreffende Porsche dealer ingebouwd kunnen zijn die de auto nieuw heeft geleverd. Deze extra opties staan namelijk wel vermeld op de *Fahrzeugbrief* uit 1994.

TURBO S FLATNOSE?

Qua uiterlijk valt aan deze rode Turbo 3.6 een aantal zaken direct op: de voorbumper met kenmerkende luchtinlaten en extra splitter die we kennen van de zeldzame 964 Carrera RS 3.8. bijvoorbeeld. Maar ook de volledig in carrosseriekleur uitgevoerde 'Whaletail' achterspoiler en de luchtinlaten in de achterspatborden die weer afkomstig zijn van de 959 en de zeldzame Turbo S 3.3 die Porsche Exclusive heeft gebouwd. Waarbij het opvallend is dat de vorm en het formaat van de inlaat links en rechts in de achterschermen verschillend is. Deze beide inlaten zorgen voor de extra aanvoer van rijwind direct naar de motor, maar door ruimtegebrek in verband met de plek van de olietank, is de inlaat aan de rechterkant kleiner van formaat. Al

deze uiterlijke kenmerken zijn ook allemaal aanwezig op de zeer zeldzame 964 Turbo S *Flachbau*. Een blik op de optiesticker leert ook dat deze auto af-fabriek voorzien is van al deze opties. Mede daarom begint bij ons het gevoel te komen dat het wel eens zou kunnen gaan om de zeldzame Turbo S 3.6, maar dan zonder de kenmerkende Flatnose. Hij voldoet volledig aan het 'signalement' met al z'n specifieke Turbo S opties. Alleen de 'X93'-optie is niet op de sticker terug te vinden. Dat is de volledige in kleur gespoten Turbo S achterspoiler. Deze is achteraf gemonteerd.

De Turbo S *Flachbau* is niet alleen optisch anders maar ook is hij onderhuids aangepast. De motor is voorzien van een *leistungssteigerung* en beschikt over een extra 25 pk. Dat wordt bereikt door een grotere turbolader, andere nokkassen, een opnieuw bewerkte cilinderkop en een ander uitlaatsysteem met vier eindpijpen. Porsche heeft eigenlijk nooit gezegd dat de *Flachbau* echt door hen is ontwikkeld. Ergens zit daarin ook een kern van waarheid. De auto is namelijk gebouwd door Porsche Exclusive. Die hebben de laatste chassis van de 964 bemachtigd en hebben daar deze speciale editie van gebouwd. Meest kenmerkend is dan natuurlijk de voorkant met de platte snuit waarop de lampen van de

968 prijken. Slechts 76 van deze auto's zijn er gebouwd. Via interne memo's die we in onze zoektocht hebben gevonden blijkt dat Porsche ze wel heeft gemaakt en dat er ook nog zeventien auto's zijn die technisch identiek zijn, alleen niet de *Flachbau* ombouw hebben gehad. Niet geheel ondenkbaar met een meerprijs van bijna DM 90.000. Deze auto's zijn bekend als zogenaamde 'Package' auto's. Al snel stuiten we echter op doorslaggevende feiten die onze speurtocht in deze hoek overbodig maken. In één van de interne memo's wordt gemeld dat alle 'Package' auto's voor de Amerikaanse markt bestemd zijn. Op de optiesticker in de rode Turbo blijkt dat het een in Duitsland geleverde auto betreft. Ook vinden we een overzicht van alle 76 chassisnummers van de echte *Flachbau*. Tien auto's voor Japan, 39 voor Amerika en 27 stuks voor de rest van de wereld. Daar staat het nummer van deze auto, zoals verwacht, niet tussen.

Rest ons nog één richting voor nader onderzoek en dat is de motor van deze auto. Opvallend is dat hij is uitgevoerd met de vier eindpijpen van de Turbo S maar geen code heeft voor de *leistungssteigerung*. Ook ontbreekt de

gestanste 'S' naast de motorcode op het blok zelf. Naast de motoren die Porsche heeft gemaakt voor de *Flachbau* en de 'Package' zijn er nog 51 zogenaamde X88 motoren gebouwd voor in reguliere Turbo's. Deze auto's hebben officieel niet de Turbo S titel, maar wel het verhoogde motorvermogen. Ook daarvan stuiten we op een lijst met alle 51 chassisnummers, maar helaas vinden we ook hier de 470406 niet terug.

EEN GEVAL APART

Resumerend kunnen we deze achtbaan van optiecodes, chassisnummers, mogelijkheden en uitsluitingen verlaten met hetzelfde beeld van de auto als voor de zoektocht. We hebben te maken met één van de allerlaatste 964 Turbo's 3.6. In dit geval een auto die compleet door Porsche Exclusive onder handen is genomen en daarbij een klein spoor van verwarring heeft achtergelaten door uiterlijkheden van speciale gelimiteerde edities mee te geven. Daarmee is het een zeldzame Turbo 3.6 in een prachtige kleur en bovendien een geweldige sportwagen waarvan ook dagelijks enorm kan worden genoten. 🌀



HET CHASSISNUMMER IN DETAIL WPOZZ96ZRS470406

WPO = Porsche

ZZZ96 = Europese 964

Z = verificatieletter

(zegt verder niets)

R = modeljaar 1994

S = Stuttgart

470406 = unieke productiecode voor de auto

964 770

LHD MY 1994 Porsche 911

Turbo Coupé

M6450-61R G5052-20

M6450 = de 3.6 liter motor (zonder Leistungssteigerung)

61R:

6 = zes cilinder

1 = 1e variant van de motor

R = modeljaar 1994

G5052-20 staat voor de versnellingsbak.

L80K UD

L80K (exterieurkleur) Guards Red

UD (interieurkleur) = zwart

Optiecodes

C00 Duitse auto

XD6 Sport suspension (turbo 3.6)

XD7 Brace

XE2 Four exhaust outlet muffler system

X34 Painted Instrument Dials includes leather trim on instrument Rings

X90 Rim caps w/ Porsche crest

X92 964 3.6 Turbo S flatnose special front spoiler option

X97 Aluminium/leather shift knob

X98 Aluminium/leather parking break handle

X99 964 3.6 Turbo S flatnose rear fender vents option

383 Sport seat - left

387 Sport seat - right

407 18-inch polished wheels

545 100 litre fuel tank

693 Blaupunkt London radio CD player

09971 (niet achterhaald)

09981 Fahrzeugüberstellung zu VRS zum Einbau von "Exclusive" Teilen

09991 Hergestellt für das Exklusivprogramm