



Twée Porsches, dertienhonderd pk...

ZWARTE

MAGIE

De ene geniet bekendheid als 'The Black Snake' en is een knalharde recordhouder op de Nordschleife. De andere is een extreem snelle, relatief comfortabele GT. Moeilijk kiezen? Nee hoor...

TEKST THOMAS BANGMA • FOTOGRAFIE RONALD VAN DEN HURK

De ontmoeting is met enige geheimzinnigheid omgeven. Ergens in Den Haag treffen we Projectnummer CC052, in de basis een 993 4S, maar qua exterieur een Turbo S en voorzien van een heel bijzondere GT2-motor. Daarmee rijden we richting de Maasvlakte, alwaar zich de SHK-Porsche schijnt te bevinden waarmee in 1999 het ronderecord op de Nordschleife aan flarden werd gereden.

De unieke 993 Turbo S kwam in de periode '97-98 tot stand in opdracht van een klant die een wolf in schaapskleren wilde waarmee hij in maximaal 3,5 seconden naar de '100' moest kunnen sprinten, maar waarmee ook dagelijks in alle comfort grote afstanden afgelegd konden worden. Het is al snel duidelijk dat werkelijk alle registers zijn opengetrokken om het de gewaardeerde klant destijds naar de zin te maken.

Kilometervreter

Inmiddels is de auto in andere handen overgegaan en heeft hij – geloof het of niet – ruim twee ton op de teller. Het interieur is uitgevoerd in carbon en alcantara, de klokken hebben een zilvereffect, maar worden 's avonds bij ingeschakelde verlichting zwart. Oorspronkelijk zaten er op maat gemaakte Recaro's in, maar die zijn inmiddels weer vervangen door originele Turbo-stoelen. Overal zie je handgemaakte afwerkingdetails, die verraden dat de toenmalige opdrachtgever voor dit met GT3-, GT2-, GT1- en zelfs 959-onderdelen gerealiseerde project niet op een paar centen hoefde te kijken. De functionaliteit is daarbij wel eens uit het oog verloren, maar het gaat bij deze machine uiteraard om wat er achterin hangt. En dat is werkelijk een wonder van techniek. De basis wordt gevormd door een tot 3,8 liter opgeboorde GT2-motor, die is uitgevoerd met dubbele ontsteking (!) en speciale detonatiesensoren. Daarmee is de basis gelegd voor de betrouwbaarheid van de 650 pk en 784 Newtonmeter sterke turbomotor. Voor een gezonde temperatuurhuishouding wordt ondermeer gezorgd door een intercooler die afkomstig is van de race-GT2. De speciale – extreem korte – zuigers zijn voorzien van een speciale coating zoals deze thans ook wordt toegepast in de GT3- en GT2-modellen.

Racebak

Het uitlaatsysteem is voorzien van sportkatalysatoren en is van een 'schoonheid' zoals alleen Porsche weet te realiseren. Uiteraard is de versnellingsbak aangepast aan het motorische geweld: er is in de basis sprake van een GT2-racebak met aangepaste overbrengingsverhoudingen en de koeling en extra (spuit)smering zijn uitgevoerd zoals bij de 959. De 'gearing' is zodanig dat de topsnelheid op 330 km/h ligt (hebben we maar niet uitgeprobeerd op de A13!) en omdat je dan bij tijd en wijle dus heel erg veel snelheid uit de auto moet halen is de remmerij aangepast. Helaas bleken de enorme geperforeerde schijven (voorzien van zeszuiger-klauwen) in de 19 inch Ruf-wielen dusdanig gemaltraitieerd dat er bij de geringste aanraking van het middelste pedaal een siddering door de auto trekt. Aan een setje 'keramo's' wordt inmiddels gewerkt. En dat is zeker geen overbodige luxe, want deze auto gaat zo vreselijk makkelijk heel erg hard dat er nog al eens heel erg hard geremd moet worden. Het gevaar van dit kanon schuilt feitelijk in het onverwachte comfort. Hoe anders is dat bij die andere zwarte 911 waarmee we vandaag kennismaken!

Black snake

We treffen de recordauto aan in een fraaie houten garage, verscholen in de diepe achtertuin van de huidige eigenaar. Deze geluksvogel heeft de 'Black Snake' vorig jaar ontdekt bij een Porsche-handelaar in Duitsland en is er nog niet aan toe gekomen de auto in Nederland te registreren. Hij herinnert zich met afgrijzen hoe



Deze auto gaat zo vreselijk makkelijk heel erg hard





Zelden een auto mee-
gemaakt die zozeer als
één geheel aanvoelt

dit 'éénstuk' nog bijna aan z'n neus voorbij ging, omdat zich ineens een andere koper aandiende. Gelukkig liep het goed af en bemachtigde hij een auto met een unieke historie voor een bedrag dat we niet zullen noemen, maar waarvoor je heden ten dage nog lang geen nieuwe 911 kunt kopen. Laat staan een nieuwe GT3. En die heb je thans nodig om deze 911 voor te kunnen blijven tijdens een rondje Nordschleife.

Horst von Saurma, hoofdredacteur van het Duitse tijdschrift Sport Auto, stelde het Nordschleife-record voor straatlegale auto's in 1999 scherper op 7 minuten en 46 seconden. Een tijd die tien jaar geleden voor welhaast onmogelijk werd gehouden. Vandaar ook, dat tuner SHK al het mogelijke uit de kast haalde om aan de wens van zijn toenmalige opdrachtgever te voldoen. Die opdrachtgever – eigenaar van een bedrijf dat auto-onderdelen ontwikkelt en fabriceert – had de vurige wens een auto te bezitten die voor enige tijd de maatstaf op de roemruchte Nordschleife zou zijn. Uitgangspunt voor het ambitieuze recordproject vormde een 993 RS. Daar werd feitelijk een vierwielangedreven GT2 van gemaakt met behulp van het 3,6 liter biturbo-blok en een doorontwikkeling van het 4WD-systeem uit de Porsche Turbo.

Groene hel

Aandrijving op vier wielen was ook volgens testrijder Von Saurma bittere noodzaak om de bij een laaddruk van 1,2 bar vrijkomende 652 pk en 812 Newtonmeter goed aan het asfalt van de Groene Hel – 'Terra Incognita' aldus Von Saurma als je met zo'n extreem snelle auto rijdt – kwijt te kunnen. Dankzij de Zwitserse firma Sportec was de motorelektronica dusdanig goed geprogrammeerd, dat de motor een onverwacht lineaire vermogenskarakteristiek had. Dat kwam de beheersbaarheid van de auto uiteraard zeer ten goede. Daaraan draagt de stijfheidverhogende Matter-rollkooi, die doorloopt tot aan de ophangpunten van de voorwielen, eveneens in hoge mate bij. Het volledig instelbare Bilstein-onderstel werkte optimaal samen met de SP 9000's van Dunlop op 18 inch magnesium BBS wielen. *Mind you:* met de huidige straatlegale semi-slicks zoals de Pilot Sport Cup van Michelin zou de Black Snake waarschijnlijk makkelijk onder de 7:40 zijn gedoken! Wie het specifieke gewicht van deze SHK-Porsche (2 pk/kg!) in ogenschouw neemt, twijfelt daar al helemaal niet meer aan. Inclusief een bestuurder van 75 kg en met een volle tank weegt de auto slechts 1317 kilogram. De deuren, bumpers, de voorklep en de wielkast-uitbouw voor- en achter bestaan dan ook uit carbon. In dat licht verbaast het niet dat de ombouw van de auto circa 250.000 DM heeft gekost. Wat de recordpoging op zichzelf kostte valt niet meer de achterhalen, maar reken erop dat zo iets een kostbaar stukje geschiedschrijving is.

Gas geven!

De historie van de Black Snake is bijna voelbaar als je in de auto zit. Hij heeft nu 41.000 kilometer op het telwerk (hij heeft ook nog deelgenomen aan de Targa Tasmania en er zijn diverse trackdays mee gereden), maar hij voelt als nieuw aan. Zelden een auto meege- maakt die zozeer als één geheel aanvoelt. De diverse componenten zijn in letterlijke en figuurlijke zin zo mooi aaneen gesmeed, dat de auto ook automatisch samensmelt met degene die stuur en pook ter hand neemt. Vooropgesteld dat je gas durft te geven. Want alleen als geen angst toont, bijt de 'Black Snake' niet. Dan kun je terrein betreden waar je ook als ervaren Porsche-rijder nog nooit bent geweest. Dan klopt ineens alles, dan valt eindelijk alles op z'n plaats. Voor heel even althans, want de 'trip' kon bij gebrek aan een circuit niet al te lang duren. Daarom hebben we besloten het onvermijdelijke, het logische niet uit de weg te gaan; tien jaar na dato moet deze auto terug naar de reden van z'n bestaan... **RS**

