

# Carrera RS

'Je moet er wel met je hoofd bij blijven'



## Porsche 911/964 RS van Alexander Snijdewind

*'Minder voor meer' is de eerste gedachte die je bekruipt bij het zien van de Porsche 911/964 RS van Alexander Snijdewind. De kussentjes van de stoelen zitten met klittenband vast, voor het openen van de deur dient een blauw koordje en verder ontbreekt iedere luxe. Toch was de nieuwprijs voor een Porsche 911/964 RS veertig- tot vijftigduizend euro meer dan voor de aangeklede versie. Zoek de verschillen.*

DOOR EDUARD HATTUMA

W e hebben de route naar de haven van Huizen wel eens comfortabeler gereden. Het binnenste van de mens werkt als sensor die iedere scheve klinker in het wegdek registreert, terwijl de in maritiem blauw gespoten Porsche 911/964 RS er overheen dendert. De stoelen zijn zo hard als die van een Amsterdams metrostel, al zitten ze als gegoten. Alexander Snijdewind (51) weet wat afzien betekent als het op comfort aankomt en neemt zijn Porsche zoals hij is. 'Al stam ik uit het geboortjaar van de 911, met Porsche heb ik nooit iets gehad. Dat veranderde toen ik in 2004 een rally aan het uitzetten was met een vriend in mijn Jaguar E-type. Toen werd me duidelijk dat die auto niet voor rally's is gebouwd. In mijn woonplaats werd deze Porsche 911 RS aangeboden maar toen ik een proefrit wilde maken, bleek dat ik er met mijn 1.91 meter niet in paste. Nadat de stoelen naar achteren waren verplaatst, kon ik gaan rijden. Wat een fantastische wegligging en wat een

vliegwielt. 'Dat vliegwielt geeft twee kilo gewichtsbesparing maar het betekent weer minder comfort doordat het ding lawaaiiger is dan een duo vliegwielt.' En inderdaad, er is een metaalachtig geratel te horen bij het optrekken maar dat blijkt een verkeerde conclusie. 'Wat je hoort, is het sperdifferentieel dat alleen de RS heeft. Het zorgt voor een gelijkmatige grip van de aangedreven wielen onder alle omstandigheden. De radio was ook een optie maar gelukkig is de ABS wel gebleven!' Volgens de eigenaar maken al die opgetelde gewichtsbesparingen weinig uit voor de prestaties. 'De topsnelheid en de acceleratie schelen niets met de gewone 964. Toch werd er 40- tot 50.000 gulden meer neergeteld voor een RS. Het verschil is dat hij zich anders gedraagt. De carrosserie is doorgelast – seam welding zoals de Amerikanen zeggen – en is daardoor stijver en de vering is anders. Daardoor reageert de auto sneller en heeft hij een stijvere wegligging.'



mooi geluid! Ik was meteen verkocht en die eerste Porsche heb ik nog steeds.' De 911/964 RS verschilt op flink wat punten van de gewone 964 met tweewielaandrijving: simpele kuisstoelen, aluminium kofferdeksel, geen mistlampen in de voorbumper maar uitsluitend lensjes, dunner glas, geen achterbankje, airbags en andere, onzichtbare ingrepen die kilo's schelen zoals een dunnere tectyllaag, magnesium wielen en een *single mass*

### Rally's

'Dit is geen Porsche voor de snelweg, het is gasgeven of niet, er zit niets tussenin. Rijden met deze auto is constant werken en met je hoofd erbij blijven, anders is hij onberekenbaar. Voordat je een bocht ingaat, moet je alles gedaan hebben. Gasgeven doe je pas weer als de voorwielen recht staan. In het begin ging dat één keer fout en stond ik gelijk andersom, waarbij de bumper is beschadigd.'



Sindsdien heb ik nooit meer problemen gehad.' Toen Snijdewind zijn Porsche kocht, stond de kilometerteller op 80.000 en nu zijn dat er 200.000. De 120.000 kilometer daar tussenin zijn alleen rallykilometers, waarbij overigens ook de waarde met iedere kilometer is gestegen. 'Ik stond op RS Fest in Rosmalen en ik had hem daar zó kunnen verkopen. Maar nee, ik heb nog teveel plezier van deze 911.'

Snijdewind rijdt geen rally's om de prijzen ('teveel stress') maar hij organiseert zelf rally's in België, Luxemburg, Italië, Frankrijk en Zwitserland. 'Iedere rally rijdt ik van tevoren helemaal uit en dat kun je zien, want de voorkant is een steentjesfestijn. Er is weinig aan de auto gebeurd sinds ik hem heb. Ik heb er een rollover bar in laten zetten en hij is een keer overgespoten nadat zich enige roest bij de voorruit had gevormd. En ik heb 120.000 km geleden een gebroken zuigerveer moeten vervangen.' In werkelijkheid is er in tien jaar veel meer aan de auto veranderd, want tijdens het interview schieten de eigenaar geregeld aanpassingen te binnen. Zo heeft hij de 74-liter tank laten vervangen door een van 92 liter, zitten er nu 'Big Reds' remschijven op van een Porsche 964 Turbo 3.6 en zijn de originele wielen vervangen door beter ventilerende Speedlines.

De rode toerenteller die op het dashboard om aandacht schreeuwt, blijkt geen origineel exemplaar te zijn en de deurgrepen aan de buitenkant zijn oorspronkelijk

van een 993. Het zijn subtiele verbeteringen die niets afdoen aan de door Snijdewind zo gewaardeerde 'ouderwetse' 911-uitstraling.

Qua kosten valt het rijden in deze RS erg mee, vindt hij. 'De 911 is heel onderhoudsvriendelijk. Zolang je iedere tienduizend kilometer olie ververst en de kleppen stelt, is er niets aan de hand. Het is wel belangrijk om de goede olie te gebruiken, in dit geval Mobil 1 synthetische olie, die kost wel 15 euro per liter maar het is cruciaal. Met minerale olie loop je het risico van een vastloper.'

De conclusie van Snijdewind: 'Je rijdt deze RS niet voor de snelheid. Echt plezier heb je met bergje op, bergje af, gasgeven en weer omhoog. Als je eenmaal door hebt hoe hij zich gedraagt, is het gedrag heel voorspelbaar. En deze Porsche heeft me nog nooit laten staan.' ■

