

Opnieuw gedefinieerd

De Porsche 911 Turbo S van Alexander Snijdewind

Omdat zijn auto is gebouwd door Robert Visser en Paul Veens, hebben we bij Car Service Visser in Hilversum afgesproken. Inderdaad, door hen gebouwd. Want de Porsche van Alexander is namelijk in 1998 van de band gerold als 911 4S, maar zou dat niet lang blijven.

Tekst en fotografie: Maurice van Kesteren



Er stond nog geen 10.000 kilometer op de teller toen de verbouwing van de Porsche begon”, opent Robert Visser terwijl we kof-fiedrinken en uitkijken over zijn opgeruimde, maar drukke werkplaats. “De eigenaar was naast deze auto onder andere in het bezit van een 930 Turbo en hij liet zijn auto’s elke twee jaar uit een soort perfectionisme helemaal door ons uit elkaar halen en opnieuw opbouwen. Geen schroefje bleef onaan-geraakt. Maar de opdracht voor de 993 ging nog veel verder dan dat. Het moest een Turbo S worden, tot in detail.” Robert vertelt over de uitdagingen die het project met zich meebracht en over de vele details waaraan gedacht was. “Omdat de motor was opge-boord tot een 3,8-liter met 650 pk, was de auto te sterk geworden voor de automatische klepstellers.



Alexander Snijdewind is een groot Porsche-adept en heeft er verschillende in zijn garage staan. Een aantal jaren geleden riep hij *Tour de Mille Virages* in het leven, een soort reisbureau voor Porscherijders, en Alexander zelf is de reisleider. Hij is ook medeorganisator van de 9Elfstedentocht die dit jaar – ongeacht het weer – voor de derde keer verreden wordt.



“De 4S-wielen met holle spaken zouden niet tegen deze krachten zijn opgewassen. De RUF-wielen zijn dus niet alleen mooi, maar ook pure noodzaak”



“Om bij de kleppen te komen, moeten we de hele achterkant van de auto demonteren. Het kost zo’n vier dagen om een klusje van een uur uit te voeren”

We kozen er daarom voor om voortaan de kleppen handmatig te stellen, een klusje dat elke 10.000 kilometer moet gebeuren. Om bij de kleppen te komen, moeten we de hele achterkant van de auto demonteren. Het kost zo’n vier dagen om een klusje van een uur uit te voeren. Elke 50.000 kilometer moet bovendien de hele motor worden gereviseerd, dan is alles op en moe. Er staat nu 235.000 kilometer op de teller, dus reken maar uit hoe vaak we deze Porsche al uit elkaar hebben gehaald”, zucht Robert glimlachend.

Boodschappenvagen

Er zijn dus al vele uren in de techniek van deze auto gaan zitten, maar daar bleef het niet bij. Robert: “Hoe precies de vorige eigenaar ook met zijn auto’s was, hij reed zo’n beetje dagelijks in zijn *custom* Turbo S en deed er de boodschappen mee. Hij lette niet op de kilometers, ondanks het ingewikkelde en kostbare onderhoud. Het was ook zijn gewoonte om zijn tas

met gespen op het dak te zetten, het portier open te maken, de tas naar zich toe te slepen en vervolgens in te stappen. Ik denk dat we het dak wel veertig keer opnieuw hebben gespoten. En dat betekent; helemaal kaal maken en opnieuw beginnen. We werden er uiteindelijk helemaal gek van.” Robert stond dan ook niet meteen te juichen toen Alexander nietsvermoedend met deze auto aan kwam rijden. “Ik wist niet wat ik zag. Ik was eerlijk gezegd wel blij toen de vorige eigenaar de Porsche had verkocht. Het was een werk-huis. Als je een auto zo vaak uit elkaar hebt gehaald, dan weet je het op een gegeven moment wel.”

Ingewikkelde aankoop

Alexander Snijdewind was in 2008 samen met een vriend op weg naar Essen: “Dan kom je langs Porsche Centrum Twente, dus ja, daar moesten we heel even naar binnen. In de showroom stond een prachtige, zwarte Turbo S te glimmen. Op de terugweg vanuit



“De Porsche daagt uit om tenminste een goede, lang rit te maken en als het even kan, alles en iedereen *a clean pair of heels* te laten zien”

Essen maakten we voor de zekerheid toch maar een proefritje. Even rijden kan geen kwaad, dacht ik nog, maar ik was meteen verkocht. En inderdaad, toen ik er na de aankoop bij Visser mee aankwam, riep hij: ‘O nee, wat heb je nu gekocht?’ Ik schrok me helemaal kapot. Heb ik echt net een godsvermogen betaald voor iets waarvan Robert Visser rechtsomkeert naar binnen holt? Gelukkig kon hij mij het hele verhaal uitleggen. Hij vertelde over het stevige aantal kilometers dat de vorige eigenaar ermee reed waardoor alles om de haverklap uit elkaar moest, en van die verrotte aktetas die de man maar over het dak bleef schuiven. Maar ik kon Robert beloven dat zoiets niet in mij op zou komen, en dat ik de Porsche zeker niet als *daily* in ging zetten, noch als boodschappenwagen. Toch realiseerde ik mij ook dat ik een ingewikkelde aankoop had gedaan.”

Details

Hoewel Alexander de auto sporadisch gebruikt (sinds de aanschaf in 2008 heeft hij er 15.000 kilometer mee gereden), is het voor hem niet louter een *showpony*. Er worden rally's mee gereden en wanneer we er eenmaal samen mee de weg opgaan, wordt mij al snel duidelijk waarom. Het vermogen is teruggebracht tot 550 pk. Het onderstel is sportief, laag maar niet te straf. De auto klinkt beschaafd, de stoelen zitten comfortabel en aan boord vinden we de luxe die een auto in de jaren negentig exclusief maakte. Neem bijvoorbeeld het ventilatorroostertje dat bekleed is met leder. Tevens een teken van het oog voor detail waarmee de auto is omgebouwd tot Turbo S. Alexander wijst mij op een zwart emailen afdichtingsdopje op het slotje van de deurklink. Hijzelf ging na aanschaf nog een stap verder door 'turbo S' in de achterkant van de zittingen achterin en in de bekleding onder de voorklep te laten borduren. De Porsche voelt uitermate solide aan, daagt uit om tenminste een goede, lang rit te



maken en als het even kan, alles en iedereen *a clean pair of heels* te laten zien. De extra bekrachtigde, hydraulische koppeling moet je voorzichtig op laten komen, de kracht van de motor staat een slippende koppeling niet toe. Warm rijden is essentieel, maar de *cooling down* ook. Na even competitief rijden is het zaak om op tijd de snelheid eruit te halen en de motor zelfs niet meteen uit te schakelen voor bijvoorbeeld een tankbeurt.

Samenstelling

Naast de ombouw met onder andere de achterschermeren met luchtinlaten, de Turbo S spoiler en de voorbumper, was het technische gedeelte de grootste uitdaging. Robert: “De opdracht luidde destijds om een ‘wolf in schaapskleren’ te maken. Hij moest accelereren in niet meer dan 3,5 seconden, en tegelijk comfortabel genoeg zijn om grote afstanden te kunnen overbruggen. De 993 kreeg dubbele ontsteking. Pas in 1999 werd dit toegepast op een 993 GT2 racer. Het bleek dat ons ontwerp hetzelfde was als dat van Porsche in Weissach. De remschijven voor van 380

millimeter zijn afkomstig van de GT2. Het vermogen kwam op 650 pk en 784 Nm. Niet alleen teveel voor de automatische klepafstelling, ook de 4S-wielen met holle spaken zouden niet tegen die krachten zijn opgewassen. De RUF-wielen zijn dus niet alleen mooi, maar ook pure noodzaak. De auto kreeg verder versterkte drijfstanden, zuigers zoals in de 996 GT2 en GT3, de oliekoeler en pomp zijn dezelfde als op de bak van de 959, en de enorme interkoeler was weer geleend van de GT2. Na voltooiing hebben we er een topsnelheid van 330 km/h mee gehaald. Het interieur hebben we ook aangepast met veel alcantara delen (de stoelen werden later door Alexander vervuld voor lederen Turbo-exemplaren), carbon en wijzerplaten in zilverlook die 's avonds zwart zijn. Ik kijk natuurlijk met gepaste trots terug op hoe we deze auto hebben gebouwd. Het is een ontzettend goede rijmachine geworden die tot ongekende prestaties in staat is. Het terugschroeven van het vermogen was natuurlijk wel een verstandige keuze van Alexander. Zo blijft alles langer heel, zowel onderhuids als aan de buitenkant.” **RS**

