

Het restaureren en modificeren van klassieke Porsches is al langere tijd 'een ding', zoals dat heet. Het resultaat van deze werkzaamheden is op z'n zachtst gezegd nogal wisselend. Maar dankzij de mannen van Differs in Oegstgeest, kunnen we in drievoud laten zien hoe het écht moet. We gingen met drie heel erg hebbertig makende 911's naar Zandvoort. En weer terug naar Oegstgeest. Helaas.

TERUG NAAR DRIE 'RESTOMODS' VAN DIFFERS OEGSTGEEST



Om heel eerlijk te zijn, zag ik het niet meteen helemaal zitten toen fotograaf David de Jong opperde eens aandacht te besteden aan de activiteiten van de Differs Group. Ik was eigenlijk een beetje restomod-moe geworden na een overdosis publiciteit rond ene Magnus Walker die discutabele dingen deed en doet met klassieke Porsches en als voormalig kledingontwerper heel goed wist hoe hij dat modieus kon maken. En als een kunstje een hype wordt, haak ik af. Vooral ook vanwege de krankzinnige prijzen werd ik sceptischer inzake Singer. Prachtig hoor, wat ze daar maken. Maar het werd me allemaal een beetje te gelikt, te gezocht, te gekunsteld. Waarbij het helemaal niet meer uit lijkt te maken wat het kost. Dan koester ik toch meer sympathie voor die maffe Japanner, met zijn wilde RWB-creaties. RWB staat voor RAUH-Welt Begriff en je moet inderdaad aardig je best doen om te begrijpen wat hij precies heeft bedoeld met de 'aanpassing' - om niet te zeggen 'verminking' - van je dierbare Porsche.

**MAAR HET WERD ME
ALLEMAAL EEN BEETJE TE
GELIKT, TE GEZOCHT, TE
GEKUNSTELD**

KUNSTOBJECTEN

Wat ze bij Differs bedoelen, is meteen duidelijk als we in alle vroegte het pand ('Het Pakhuys') betreden waar het allemaal gebeurt. En met 'het' bedoel ik meer dan je op het eerste gezicht zou denken. Differs biedt niet alleen een veilige stalling voor eigenaren van waardevolle auto's, maar is ook een 'venue' voor exclusieve 'events'. Begrijpelijk, want het is een uitermate sfeervolle plek met prachtige houten spanten waaronder met maniakale precisie aan mooie auto's wordt gewerkt door instrumentmaker Joost Karstens en waar iconische automobielen als kunstobjecten worden geëerd. Je kunt er mooie meetings houden, waarbij Bas-Jan Proper met z'n ruime horeca-ervaring garant staat voor

gastronomie op topniveau. Hij is de zoon van Lex Proper; een autosporheld uit de negentiger jaren die vooral bekendheid genoot als Porsche-fabrieksrijder in de legendarische Ferrari/Porsche Challenge. Leon van Ommen komt uit de wereld van klassieke auto's en bouwt samen met Bas-Jan verder aan hetgeen Differs allemaal te bieden heeft. De ambitie ligt uiteraard besloten in de naam van het bedrijf. Een van de onderdelen in ontwikkeling is de Nederlandse tak van 'Collecting Cars', een veilingplatform voor auto's dat - je verwacht het niet - het verzamelen waard zijn.

LANGJARIGE PROJECTEN

De drie prachtige 911's waarmee we een rondje Zandvoort gaan doen zijn al heel lang het verzamelen waard geweest en de prijzen zijn - zonder welke modificatie/restauratie dan ook - reeds navenant. Zelfs voor een 912 (met viercilinder Kevermotor!) uit 1969, die het uitgangspunt vormde voor de Fashion Grey 'RSR' van Lex, wordt tegenwoordig veel geld betaald. Voor de zwarte '73 'RSR inspired backdate',





werd een 930 uit 1988 gebruikt (rond het veertigjarig jubileum zijn de Turbo's duur geworden) en de Jade Green (metallic) 'RSR' is ontstaan uit een 911E uit 1969. We gaan voor de hier ten tonele gevoerde auto's geen prijzen noemen. Dat is ook niet nodig, want ze hebben uiteraard allemaal een eigenaar. Wat natuurlijk niet wil zeggen dat dit soort projecten (want dat zijn het) nooit van eigenaar wisselen. Want sommige opdrachtgevers beleven vooral plezier aan het hele traject; van het vinden van een geschikte oude 911 en het gaandeweg bedenken hoe de auto uiteindelijk moet gaan worden. Ze zijn dan ook meestal zeer nauw betrokken bij de talloze keuzes die gedurende het hele bouwproces moeten worden gemaakt en uiteindelijk is het eindresultaat soms anders dan hetgeen ze in eerste aanleg voor ogen stond. Als de auto dan uiteindelijk (na vele maanden en soms jaren...) tot in de kleinste details aan alle wensen voldoet, is de heerlijke

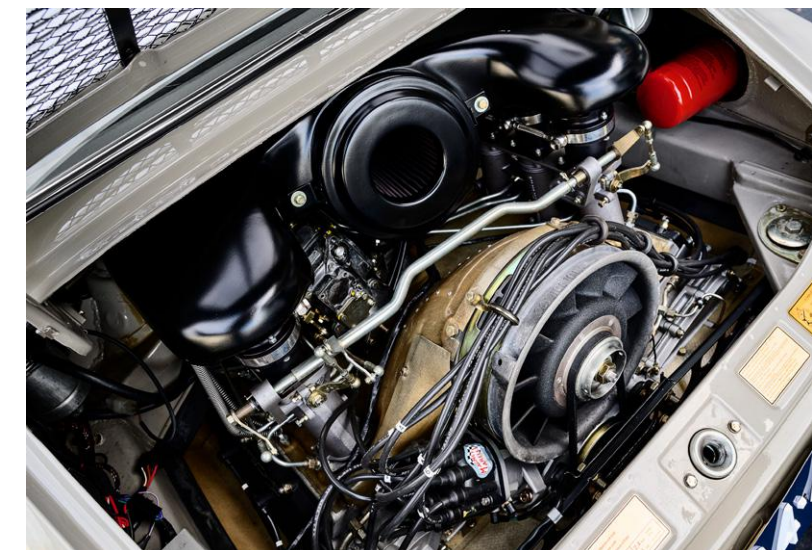
**EIGENLIJK KOMT HET EROP
NEER DAT EEN DERGELIJK
PROJECT NOOIT HELEMAAL
AF IS**

'customer journey' voorbij. Dan kunnen er twee dingen gebeuren. De auto zal worden gebruikt waarvoor hij is bedoeld of het wordt een object. In het laatste geval begint de eigenaar aan een nieuw project. In het eerste geval begint een nieuwe fase in de ontwikkeling van de auto. Want als je er veel mee (op een circuit) gaat rijden, komen er altijd dingen aan het licht die toch net even anders of beter blijken te moeten. Dat heet dan doorontwikkeling en/of fine-tuning, dan wel aanpassing van de set-up. Eigenlijk komt het erop neer dat een dergelijk project nooit helemaal af is. En dit is nu precies het mooie aan het bezit

van zo'n apparaat. Mede daarom is het praten over de uiteindelijk kostprijzen - laat staan de verkoopprijzen - niet relevant. Een kwart miljoen of een misschien wel een half miljoen; het doet er niet toe. Het plezier dat je er vele (tientallen?) jaren van kunt hebben is niet in geld uit te drukken.

GRENSBEREIK

Je ziet sowieso dat de prijs van bepaalde Porsches niet (meer) uitmaakt. Er wordt inmiddels grif 100.00 euro betaald voor een heel gewone, mooie 964. Ja, dat is het type dat Singer gebruikt voor zijn miljoenen kostende creaties. De nieuwe GT3 RS kost in Nederland bijna 350k en de S/T die wereldwijd in een oplage van 1963 exemplaren wordt 'gegund' aan trouwe Porsche-klanten, kost alhier inclusief een exclusief horloge ruim 400k. Je moet goede connecties hebben om de hand op zo'n auto te kunnen leggen. Geld alleen is niet genoeg. Maar het 'probleem' begint pas als je daadwerkelijk een GT3 RS op de



oprit hebt staan. Ga je er verlekkerd naar kijken of ga je er serieus mee rijden? Kies je voor het laatste, dan zul je ermee naar en circuit moeten, want het is een straatlegale 'trackday-tool' en het grensbereik van deze machine ligt dus héél veel te ver weg voor op straat. Veel meer nog dan een gewone GT3 of de GT3 RS van de vorige generatie. Je vraagt je onwillekeurig af hoe het mogelijk is dat zo'n enorme achtervleugel (met DRS) voor de openbare weg werd goedgekeurd. Deze RS heeft significante downforce en ontelbare instelmogelijkheden; je moet welhaast voertuig-dynamica hebben gestudeerd en/of een track-engineer inhuren om de auto volledig te kunnen doorgronden. Porsche heeft dat met opzet gedaan, want op zichzelf levert dat ook weer een

**WANT JE KUNT OOK
HEEL RELAXT BUITEN HET
HOOGSEIZOEN MOOIE
BERGPASSEN GAAN RIJDEN**

verdienmodel op: voor de instructeurs van de Porsche Track Experience. Mij hoor je daarom niet klagen, maar ik word zo langzamerhand (net als de geachte clientèle...) óók een dagje ouder. Ik zie mannen van middelbare leeftijd in een raceoverall, die zich als niemand kijkt achter de oren staan te krabben: 'mijn hemel, wat heb ik in vredesnaam gekocht?' Maar ze houden

zich groot. Zij hoeven zich evenwel nergens voor te schamen, want de GT3 RS is nogal 'heftig', om dat modewoord maar eens te gebruiken. En dat niet alleen, je moet er op een andere manier mee rijden dan ze gewend zijn, áls ze het überhaupt al een beetje gewend zijn. Veel eerder (en remmend) insturen, op de neerwaartse druk vertrouwen in snelle bochten. 'Old dogs, new tricks.' Moeilijk.

RUIG, RACY RANDJE

Maar je hoeft helemaal geen nieuwe dingen te leren. Want je kunt ook heel relaxt buiten het hoogseizoen mooie bergpassen gaan rijden. Dat is altijd al het leukste geweest wat je met een lekkere auto kunt doen. En daarvoor heb je geen GT3 RS nodig.

Integendeel. Zo'n ding valt wellicht een beetje uit de toon op de parkeerplaats van hotel 'Bayerischer Hof'. Daar oogst je ongetwijfeld veel meer waardering met een RSR-achtige, klassieke 911. Bijzonder smaakvol, maar met een beetje een ruig, racy randje voor wie goed kijkt. Hoewel, je hoeft nu ook weer niet zo heel goed te kijken; het wuft uitgebouwde achterwerk en de diep liggende naven van de 15 inch 'Fuchs' achterwielen zijn niet te missen. En anders is er nog de iconische 'duck-tail'-spoiler; bijna zo beroemd als de Mona Lisa en sommige mensen zijn er evenzeer door gebiologeerd. Ik kan mijn ogen op mijn beurt niet afhouden van het delicate 'Prototipo'-stuurwiel van MOMO. Ze hebben het alle drie en er is geen fijner, noch een mooier 'period' stuurwiel denkbaar voor een klassieke 911. Ik zou dus alleen met dat stuurwiel (en een fijne stoel) al heel erg blij zijn, maar er is uiteraard meer, véél meer om volop van te genieten. De auto van Lex (die ermee volgens Bas-Jan nog

veel te weinig heeft gereden...) heeft een 3,5 liter 'High Butterfly' motor met dubbele ontsteking (335 pk), die is gepaard aan een 915-bak en een ZF-sperddifferentieel. Verder zijn er veel spullen gebruikt die Lex in de loop der jaren had verzameld en die stof lagen te verzamelen in wat nu het welhaast klinische domein van Joost is geworden. Zoals RSR-langsarmen, een (olie)koelsysteem van een 2.7 RS en remklauwen van een 917. Er zijn talloze WEVO-onderdelen - waaronder een short-shifter - en -versterkingen toegepast. Ook is er een honderdliter tank met centrale vulopening gemonteerd plus een roestvrijstalen

RSR-uitlaatsysteem. Ik laat de foto's voor zich spreken waar het gaat om de interieur-afwerking, maar ik was bij deze auto nog niet helemaal overtuigd van de afstelling van het (KW) onderstel. Met warme TB15 'Classic' racebanden van Michelin bouwde de auto als gevolg van een teveel aan 'caster' iets te veel stuurkrachten op richting de apex. Dat is uiteraard op te lossen en daarmee verwijs ik vriendelijk naar mijn eerdere opmerking over het feit dat je eigenlijk nooit klaar bent met zo'n auto. Of moeten we het toch maar een project bijven noemen?

JAN WOLKERS

Over die (peperdure...) klassieke banden van Michelin gesproken: ze geven de auto's niet een alleen een perfecte 'stance' (zoals een vrouw die weet hoe ze zich op hoge hakken moet bewegen), maar ze rijden ook heel erg lekker. Dat blijkt zodra ik de baan op kan met de zwarte auto waarvoor een 930 als uitgangspunt diende en die ook

**IK KAN MIJN OGEN OP MIJN
BEURT NIET AFHOUDEN VAN
HET DELICATE 'PROTOTIPO'-
STUURTJE VAN MOMO**





nadrukkelijk is bedoeld is om bij tijd en wijle op een circuit te worden gereden. Hij stuurt lekker licht en toch met geweldige feedback: één van die aspecten die de 911 zo enorm geliefd hebben gemaakt. Het heeft zéker ook met dat heerlijke rubber te maken. Ze zijn kleverig én romig, waardoor de auto een heel groot grensbereik heeft. Hij geeft je veel ruimte om te spelen, wat er in combinatie met de giftige - door Richard Chamberlain - gebouwde 3,25 liter Motec SC-motor voor zorgt dat je meteen weer weet hoe 911-rijden ook alweer bedoeld was. En dát dan in de overtreffende trap. De G50-bak vormt het perfecte instrument om de van 5.000 tot 7.000 toeren beschikbare 300 paarden optimaal te benutten. Hetgeen oneindig veel bevredigender is dan 'flipperen' in een GT3 RS met ruim 200 pk meer. En dan hebben we het nog

EN DAN HEBBEN WE HET NOG NIET OVER HET VERSLAVENDE INLAATGELUID GEHAD

niet over het verslavende inlaatgeluid gehad. Over het uitlaatgeluid zullen we het maar niet hebben. Gelukkig konden we in verband met andere activiteiten op het circuit slechts een paar rondjes rijden, anders hadden we zeer waarschijnlijk de altijd wat ongemakkelijke zwarte vlag gekregen wegens te veel decibellen. Het was eigenlijk ook wel weer genoeg. De hele circuit-ambiance, het onder gelijkgestemden verkeren. Een koel glas bier (een 'gele

pretcilinder' in dit specifieke geval voor mijn part...) drinken, omdat het allemaal weer heel is gebleven. Dáár gaat het uiteindelijk om. Niet om rondetijden. Daarom was het ook helemaal geen probleem dat de waarschijnlijk minstens 350 pk sterke vierliter met ingekorte GT3-bak nog niet goed rijdbaar bleek. GT3-voorwielophanging van Elephant Racing, driedelige 17 inch Fuchs wielen met semi-clicks van Michelin ten spijt. Deze auto was eigenlijk alleen net op tijd klaar om te fotograferen, vertelde Joost toen ik het kostbare, prachtig groene apparaat na precies één rondje met enig kunst- en vliegwerk weer veilig de pitsstraat hadbinnengeloofd. Deze moest sowieso terug naar Oegstgeest, zoals ook ooit wijlen Jan Wolkers. ❖

Met dank aan: Rensportschool