

Onafhankelijk maandmagazine voor de Porsche liefhebber

PUUR.

Porsche Magazine

Juni 2018 nummer 6 - Nederland / België €5,95



PORSCHE IN DE MILLE MIGLIA

CLASSIC AL DENTE

PUUR PORSCHE TREFFEN 2018
PORSCHE OP ZIJN BEST

LE MANS-ICONEN IN BEELD
MUSEUMSTUKKEN GAAN LOS

PORSCHE 718 CAYMAN GTS
911 CONCURRENT

www.puurpm.nl

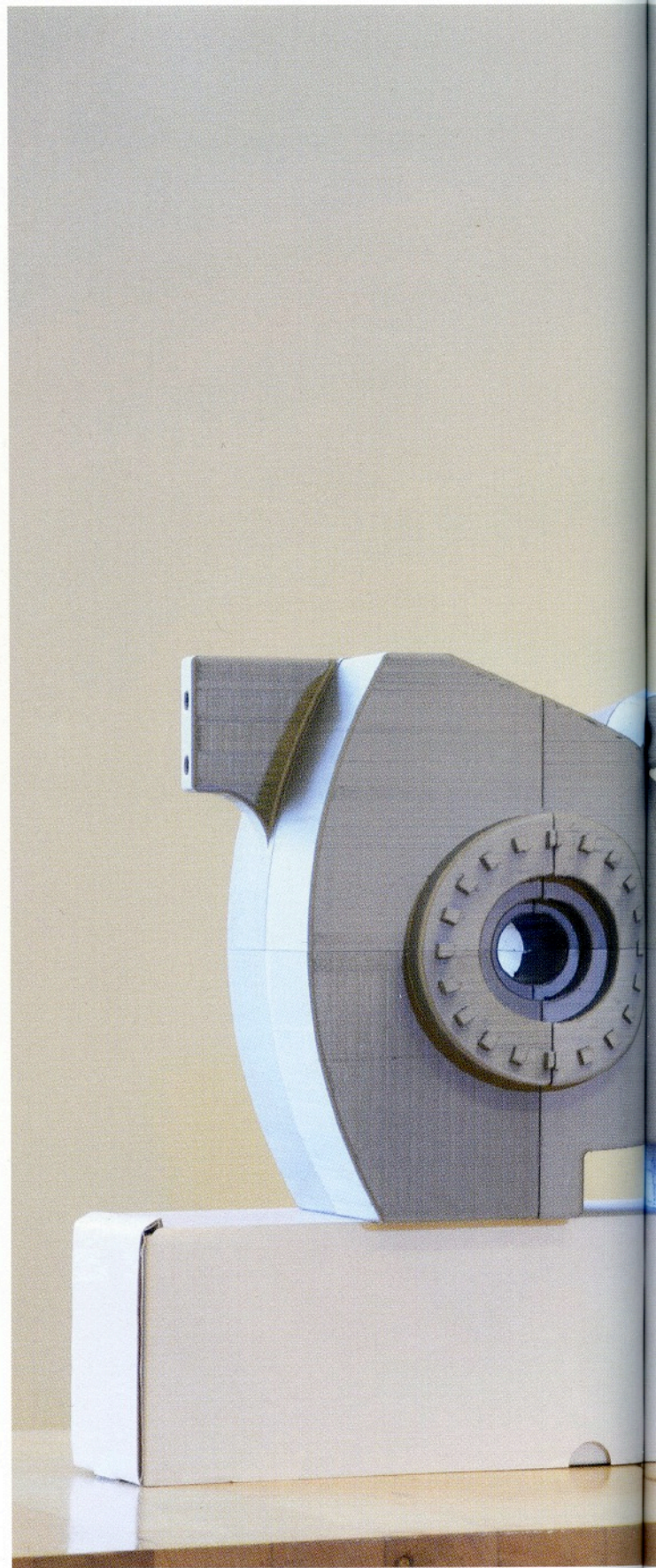
01806

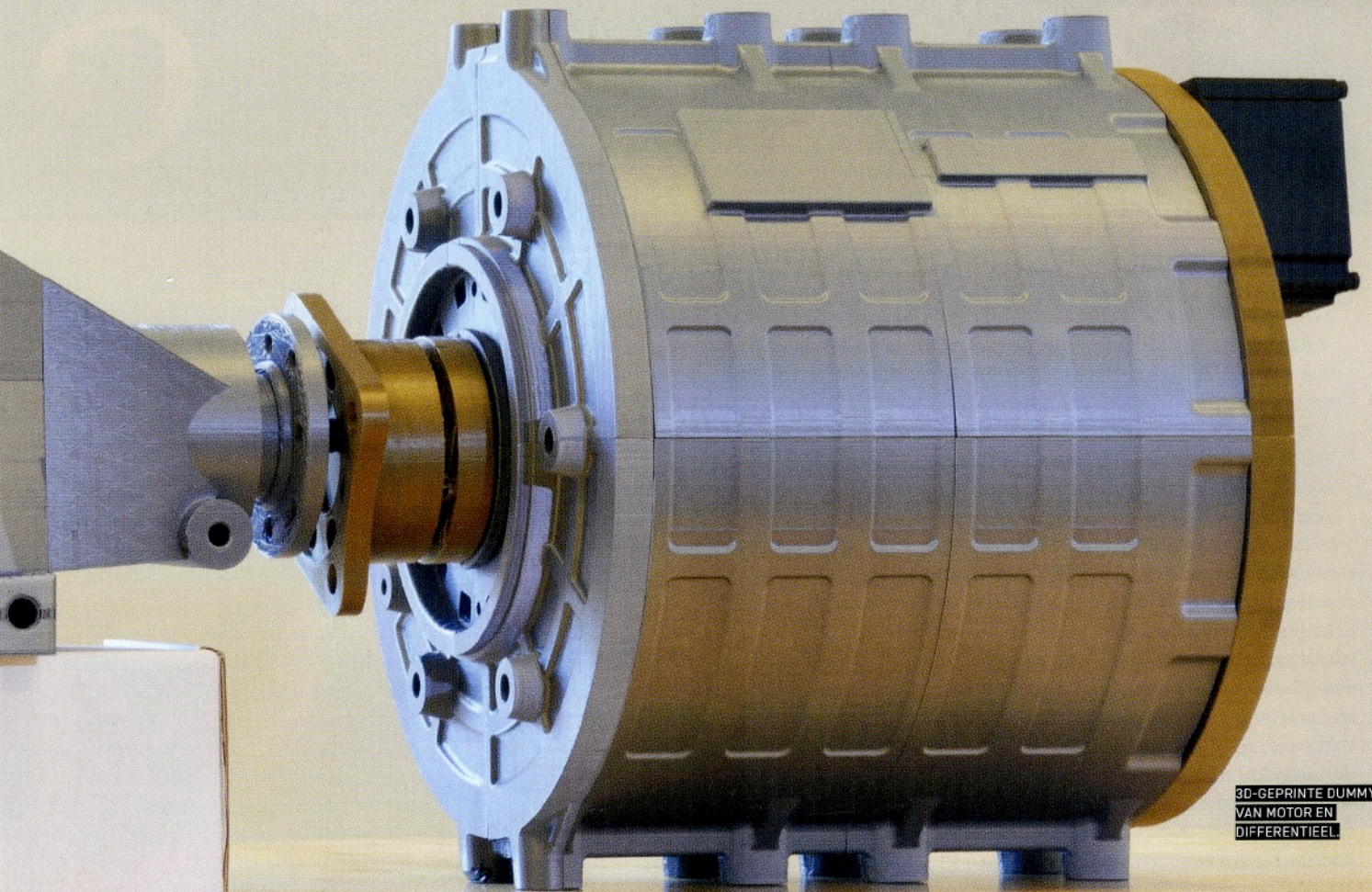


**QUINTESSENZA,
911-ELEKTRIFICATIE DIE
TABOES DOORBREEKT**

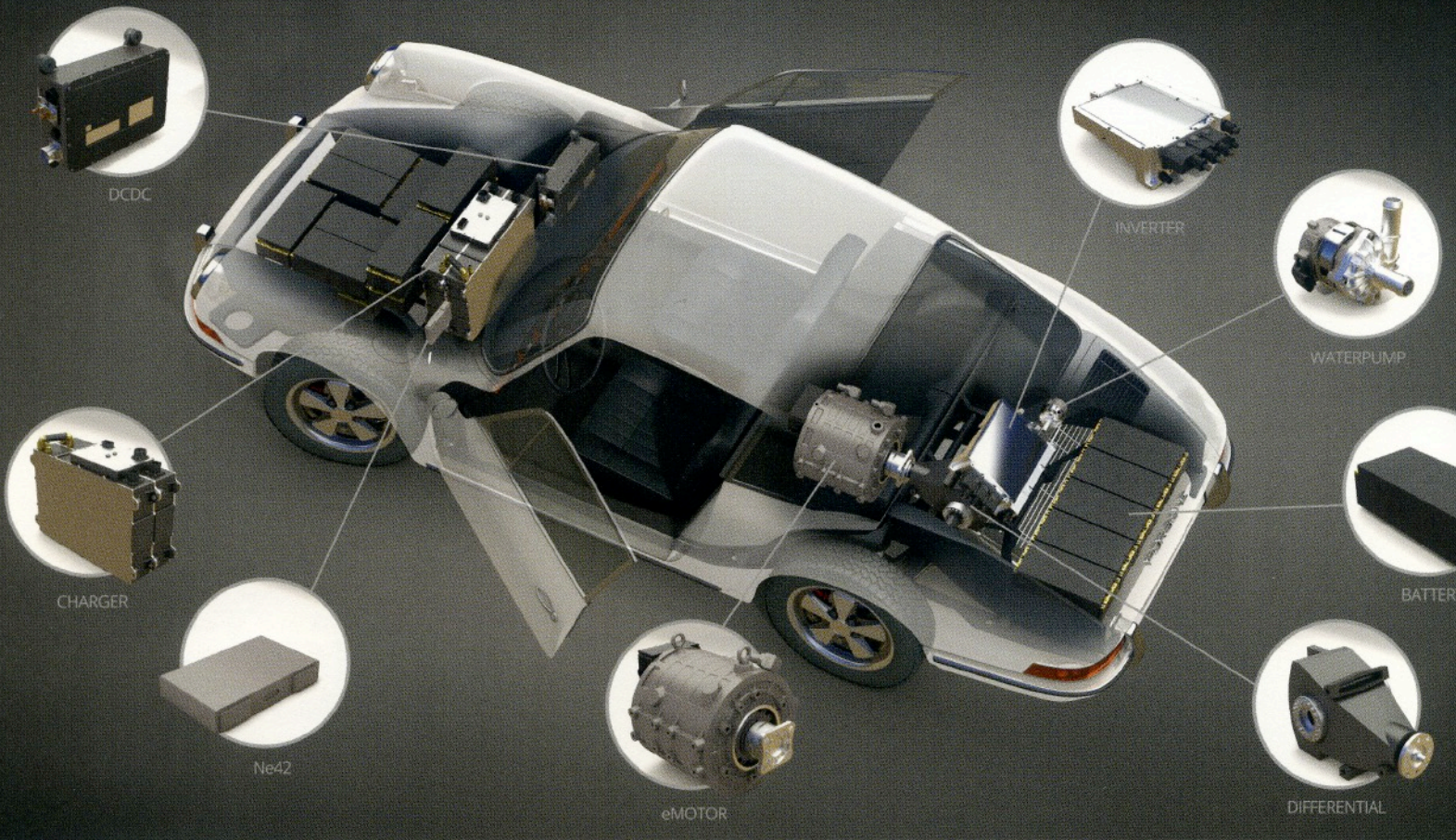
Het vijfde element

EEN FIFTY-FIFTY-GEWICHTSVERDELING, DUIZEND NEWTONMETER PIEKKOPPEL EN NOOIT DAT OPGEHEVEN VINGERTJE VAN DE GROENE BRIGADE WANNEER JE OVER DE GRACHTENGORDEL SUIST. AHA, EEN GEËLEKTRIFICEERDE 911, HET PROJECT VAN HET ZOVEELSTE CLUBJE DROMERS? NEE, INTEGENDEEL, DE QUINTESSENZA IS VERMARKTBAAR EN MAAKBAAR EN JA, HIJ SCHOPT HEILIGE HUISJES OMVER. >





3D-GEPRINTE DUMMY
VAN MOTOR EN
DIFFERENTIEEL.



H

et begint zo langzamerhand wel tot de puristen door te dringen dat de tijd van struisvogelpolitiek zijn einde nadert: stapsgewijs nemen elektriciteit en waterstof de rol van benzine en diesel over. Hoewel we de boot best nog even kunnen afhouden, volgen de ontwikkelingen elkaar in snel tempo op en haakt ook Zuffenhausen in op de mode die - als we de geleerden mogen geloven - bittere noodzaak is. Porsche gunt zichzelf de tijd, want aan half werk heeft het een broertje dood, maar in 2019 zullen we wel degelijk de Mission E begroeten. Trouwens, vormden de Hybrid-versies van de Cayenne en de Panamera, met of zonder stekker, al niet de opmaat? Wen maar vast aan een geluid- en reukloze toekomst, want overheden zitten - ook in continentaal verband - de industrie achter de broek aan, die het moment van de waarheid eigenlijk nog verbazingwekkend lang weet te rekken. Met

een recht evenredige regelmaat bestoken de benzinefanaten internetforums, gezelschappen op feestjes en iedereen die het maar horen wil met sentimenten. Ze zien hun levenslust oprecht afkalven.

VIES WOORD

Toch is dat conservatisme in de Porsche-wereld niet alomtegenwoordig. Via onweerstaanbare fiscale prikkels lieten ondernemers zich als makke schapen in een Cayenne of Panamera Hybrid duwen, in de tijd dat iedereen die toevoeging nog een vies woord vond. Ze moesten hun keuze verdedigen, maar verdomd, die varianten rijden wel als een trein en presteren zelfs als een ICE. Ook elektrisch, ja. Nu speelt in die hybrides de verbrandingsmotor nog een deuntje mee, maar je kunt er donder op zeggen dat straks de Mission E op een net zo warm onthaal mag rekenen, alleen al door de verschuiving in de bijtellingsspelregels. Alleen met nul procent CO₂-uitstoot kom je nog gunstig weg en ja, daarmee maakt de Belastingdienst de keuze makkelijker, maar niet per se leuker. De laatste jaren steekt nog een ander fenomeen de kop op: maatschappelijk verantwoord ondernemen. Leg je geen plan van aanpak op dat gebied vast en heb je de publieke sector als klant, dan kun

je het schudden, terwijl steeds meer branches vergelijkbare eisen beginnen te stellen. Met een benzine- of dieselveslinder als vervoermiddel sta je buitenspel.

In dat Umfeld willen twee heren in Brabant de beste jongetjes van de klas zijn en dus zitten ze vooraan. Vooraan in de schijnbaar onvermijdelijke elektrotransitie met Porsches in de hoofdrol. Horen we nu nog niet de gebaksvorkjes op de bordjes kletteren, dan gebeurt dat wel wanneer op tafel komt dat deze dwarsdoeners daarvoor klassieke 911's opofferen, om er maar eens een lekker subjectieve term tegenaan te smijten. Godzijdank blijven ze met hun tengels van de A'tjes tot en met de F'jes af, maar hoeveel jongere luchtkoelers zullen ten prooi vallen aan de vergroeningsdrift? Een stuk of veertig per jaar, zo heet het. Waarom? Waarom? Omdat het kan? Je zou het misschien veronderstellen, maar er schuilt een filosofie achter en die heeft eigenlijk niet eens iets met het milieu uit te staan. Althans, niet primair. Oké, geen schijnheilige basis, dat noemen we alvast een verzachtende omstandigheid. Toch zal het idee de puristen zwaar op de maag vallen, welke verklaring de provocerende geesten achter dit alles ook opvoeren. Dit alles, dat laat zich samenvatten in de Quintessenza.

CITROËN DS

Vloeken in de kerk, dat krijgt in dit pure magazine nog een extra dimensie zodra de bedenkers op tafel gooien dat het idee rondom een Citroën DS werd geboren. "Eind 2015 dacht ik mijn droom te hebben gekocht, maar die kwam niet helemaal uit," betreurt Martijn van Dijk, marketeer van beroep. "Hij maakte slechts ten dele waar wat hij beloofde: goddelijk zweven. Het motorlawaai past niet bij de comfortabele rijbeleving, het vormt een dissonant. DS-ontwerper Flaminio Bertoni bevestigde dat destijds al; hij beschouwde de viercilinder als een onwelkome indringer. Met de techniek van nu zou hij het project zeker anders aangepakt hebben. Ik begon daarom in de richting van elektrische aandrijving te denken, met als bijkomend voordeel extra kracht om de prestaties te vergroten. In mijn speurtocht naar mogelijkheden zag ik dat her en der al best het een en ander gebeurd

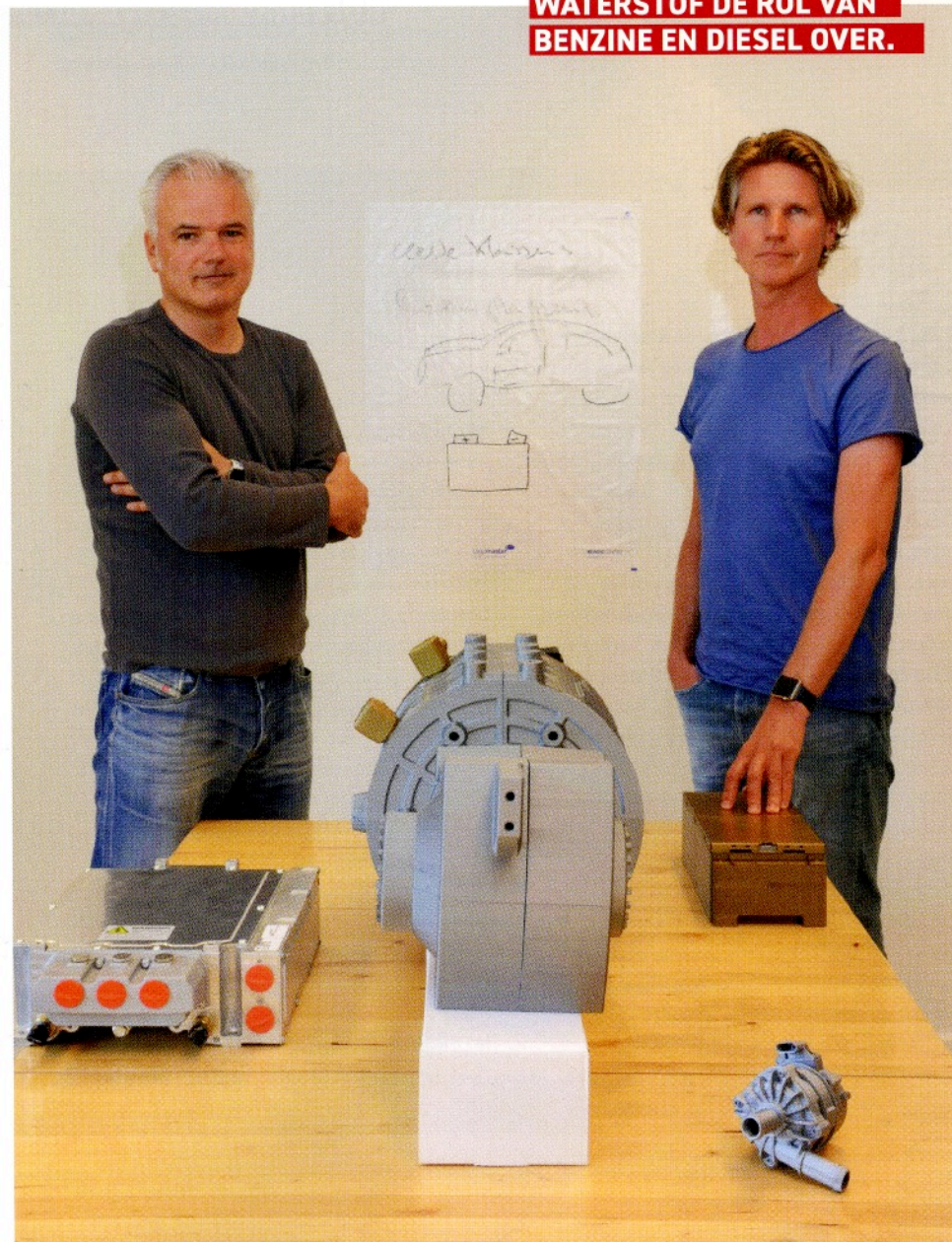
was. Overal waar ik een bezoek aflegde, kwam ik in contact met bevrogen Willie Wortels die indrukwekkende dingen maakten en heel goed de 'waarom-vraag' konden beantwoorden, maar niet de 'waarop-vraag'. In de uitvoering bleef het steken: opengezaagde dashboards, rondslingerende snoeren eronder, rare tablets; allemaal bezuinigingsmaatregelen in het eindtraject. Dat wilde ik niet."

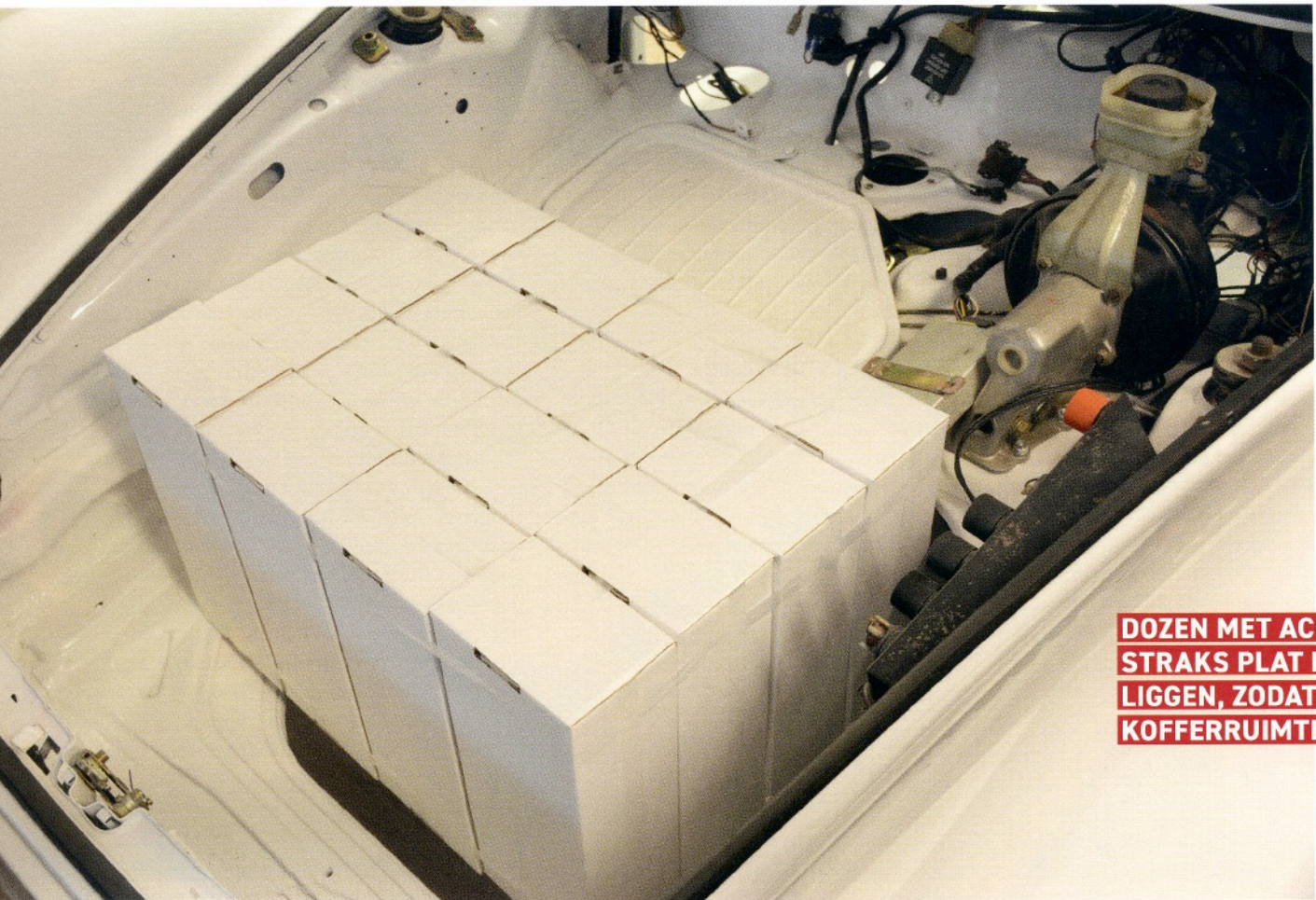
VIJFDE ELEMENT TOEVOEGEN

De naam 'Quintessenza' verwijst naar de basis van het idee dat Van Dijk formuleerde: een vijfde element toevoegen aan de beleving van de auto, namelijk het niet-tastbare. "Alles draait om de gedachte van 'ik in de auto'. Aan boord word ik iemand anders, raak ik ermee vereenzelvigd. In

STAPSGEWIJS NEMEN ELEKTRICITEIT EN WATERSTOF DE ROL VAN BENZINE EN DIESEL OVER.

gesprekken die ik met talloze mensen voerde, kwam een rode draad naar voren: behoud het gevoel, het design en het exceptionele van een oldtimer en pas de dingen aan die niet meer van deze tijd zijn." Mooi, maar hoe werk je dat uit? Een expert op het gebied van techniek en productiemethodieken vond Van Dijk in oud-klasgenoot Jurgen Moerman, een autogek met een achtergrond in de branche en tevens bedrijfseconomische bagage, vooral in de operations en dicht tegen de techniek aan. "Mijn mobieltje rinkelde steeds vaker, het leek telkens wel telefonisch spreekuur. Langzaam begon het verhaal bij mij onder de huid te kruipen. Ik wilde best meedoen, mits we twee productieprincipes zouden hanteren: maak het proces herhaalbaar en voorspelbaar, dat wil zeggen, zonder verrassingen. Geen one-offs, maar seriewerk, dus donor-911's op voorraad nemen en routinematige werkzaamheden verrichten." Kortom, DS afgeserveerd? "Ja, die overleeft de waardevermindering niet." De eerder verzonden bedrijfsnaam Voitures extravert mocht echter blijven. Als 'slachtoffers' fungeren alleen de verzinkte G-modellen van 1976 tot 1989, toen de 964 zijn intrede deed. "Die kenmerken zich door een goede roestpreventie en borduren voort op de oer-911's met lange wielbasis," verklaart Van Dijk. "Porsche heeft in die twee decennia geen structurele veranderingen doorgevoerd, wat voor een stabiele dimensionering zorgt, belangrijk voor de herhaalbaarheid. Deze 911's zitten qua waarde nog in een dal en wij stellen bij de inkoop niet al te hoge eisen, behalve een schadevrij verleden. Een defecte motor of transmissie, een interieur met hittedeuren door zonninbranding, een 964-look, het maakt ons niet uit. Het adagium 'matching numbers' huldigen wij sowieso niet, gezien de technische ingrepen. Vanwege het hogere gewicht, de aangepaste cardantunnel en de complexe elektronica laten we de 964 schieten. Dankzij deze basis kunnen we twee kanten op, qua uitstraling: jaren zestig en jaren tachtig, met elke gewenste kleurcombinatie en afwerking. Om eerdergenoemde redenen beperkt de keuze zich tot een coupé met een brede of smallere kont en wel of geen schuifdak. Kortom, geen Targa's en Cabriolets, ook al omdat dat aanpassingen vergt om de nagestreefde gewichtsverdeling te bereiken." Eén ding staat voorop: 365 dagen inzetbaarheid per jaar, waarbij pekelvrees ongegrond is, dankzij een volledig roestbestendig gemaakte body. Qua gemakken aan boord volgt de Quintessenza 21e-eeuwse normen, met standaard airconditioning, cruise control, radio-navigatie, elektrisch bedienbare ramen en spiegels - behalve bij de >





DOZEN MET ACCU'S, DIE STRAKS PLAT KOMEN TE LIGGEN, ZODAT ER MEER KOFFERRUIMTE OVERBLIJFT

klassieke Durant-typen - en stuurbevestiging. Die laatste is volgens Moerman sowieso erg wenselijk: "De accu's brengen meer massa op de vooras. Alle overbodige instrumenten in het dashboard laten we vervallen en we digitaliseren de originele meters, met alleen een weergave van écht relevante waarden, zonder allerlei poespas die de aandacht afleidt van de essentie die autorijden in een oldtimer moet bieden. Met behoud van de klassieke schakelaars sluiten we de luxevoorzieningen aan op een allesomvattend CAN-busnetwerk, dat de oude kabelboom in zijn geheel vervangt. We willen vooral de oorspronkelijke beleving van de bediening behouden. Door te werken met pre-climatisatie via een app hoeft de airco dan wel verwarming gedurende de eerste kilometers niet zo hard aan de bak, wat onderweg energie bespaart."

HAKKEN IN PLAS OLIE

Leuk en aardig allemaal, maar zit de wereld op een gemoderniseerde legende met een tamelijk emotionele aandrijving te wachten? "We hebben uitgebreid marktonderzoek verricht, in de vorm van diepte-interviews met meer dan

honderd mensen, van elektro- en klassiekrijders tot marketing-communicatiedeskundigen en ondernemers, waarvan een aantal in deze specifieke keten," vertelt Van Dijk. "We wilden met name weten wat deze en gene beweegt op dit gebied, wat de drijfveren zijn. Er kwamen motivaties naar voren als 'ik word iemand anders aan boord' en 'ik beleef het gevoel om met een klassieker aan het verkeer deel te nemen alsof ik hem destijds zo uit de showroom gereden heb'. *Back to the future*, dus. Verder viel ons op dat zo'n geëlektrificeerde oldtimer met moderne voorzieningen en betrouwbaarheid een verborgen angst wegneemt, met name bij vrouwen, die als doelgroep bij een klassieke 911 normaal buiten het zicht blijven. Ze zitten er niet op te wachten om te tobben met startproblemen of met hun hakken in een plas olie aan de kant van de weg te staan."

Elektrisch aangedreven voertuigen staan erom bekend veel gewicht in de schaal te leggen, maar dat valt bij de Quintessenza reuze mee: de massa neemt met slechts honderd kilogram toe. "We beginnen met het verwijderen van heel veel zware componenten, zoals de motor,

de versnellingsbak, de tank en de uitlaat," licht Van Dijk toe. "Bij elkaar opgeteld scheelt dat 350 kilogram. De plaatsing van negentien lithium-ionaccu's voorin en tien achterin, zeg maar kleine schoendozen met elk twaalf cellen, helpt om een ideale gewichtsverdeling te bereiken: fifty-fifty. De PM-synchroommotor met permanente magneten bevindt zich nog altijd ver achterin, zodat we de achterbank niet hoeven op te offeren en de structuur van het schutbord behouden blijft. We laten een transmissie helemaal achterwege, want die heeft de motor simpelweg niet nodig, met zijn constante koppel van 400 newtonmeter en een piek van duizend newtonmeter. Die is gedurende zestig seconden beschikbaar, net als het maximale vermogen van 160 kilowatt, terwijl het normale vermogen honderd kilowatt bedraagt. Om de krachten probleemloos over te brengen, gebruiken we een rallydifferentieel van Cosworth. De standaard Porsche-aandrijfassen moeten hun taak wel aankunnen."

MEER DAN 300 KILOMETER

Zoveel power wek je niet op met het brave

elektriciteitscircuit aan boord. Het vereist een hoogspanningsnetwerk, in dit geval 635 volt. Een inverter zet de gelijkstroom van de accu's om in wisselstroom voor de elektromotor. De krachtbron weet zich omgeven door een vloeistofkoeling met een kleine radiator, ook al geeft hij nauwelijks warmte af. "Het rendement ligt op 95 procent, waar een verbrandingsmotor gemiddeld niet verder komt dan 25, 30 procent," weet Moerman. "De rest vliegt daar als hitte weg."

Volgens Van Dijk realiseert de Quintessenza een topsnelheid van rond de 200 km/h en sprint hij in zes seconden vanuit stilstand naar 100 km/h. "Rap genoeg, want in een klassieke auto heb je veel meer snelheidsbeleving. Verder komen er aardig wat krachten op het chassis te staan en doe je concessies aan je reikwijdte als je er nog meer uitperst." Ja, de actieradius, hoe zit het daarmee? "We hebben al uitgebreide computersimulaties gemaakt, maar moeten hem nog testen in de praktijk. Met zestig kilowatt aan batterijen gaan we uit van minstens 400 kilometer volgens de NEDC-cyclus, dus reken op meer dan 300 kilometer in het dagelijks

verkeer. Daarmee blijven we ruim buiten de range anxiety bij mensen, zo leert ons marktonderzoek. Trouwens, de snellader aan boord maakt het mogelijk om de accu's binnen een halfuur van volledig leeg naar honderd procent vol te brengen. Althans, bij een laadstation dat met tenminste 120 kilowatt werkt en daarvan verschijnen er steeds meer langs de wegen."

NIET KNALHARD

Zonder rijbeleving geen Porsche, dus mag ondersteltechnisch niets aan het toeval worden overgelaten. "De fifty-fifty-gewichtsverdeling maakt de 911 minder staartlastig," beweert Moerman op basis van gezonde logica.

"Rijdynamiek vormt absoluut een speerpunt, maar we willen de Quintessenza niet knalhard maken, want hij moet vooral dagelijks inzetbaar zijn. We gebruiken de meest doorontwikkelde ophanging, die van de Carrera 3.2, waarbij we de geometrie handhaven en speciale veren en dempers laten ontwikkelen. Ook qua remschijven en -klauwen kiezen we voor de best mogelijke typen die passen, maar vergis je niet in de

capaciteit van het regeneratief remmen dat we inbouwen." Vanaf eind 2018 zal het in Helmond gevestigde bedrijf de assemblage van de auto's zelf ter hand nemen, met hulp van partners. Vol zelfvertrouwen verwacht Van Dijk dat zich straks voldoende gegadigden zullen melden voor de geplande veertig exemplaren per jaar, ondanks prijzen vanaf een pittige 275.000 euro exclusief BTW. "Volgens ons marktonderzoek vindt de doelgroep dat acceptabel. Die bestaat vooral uit ondernemers, met een hoger percentage vrouwen dan gemiddeld. Ze houden van het 911-design en de oldtimeruitstraling, die geen afgunst opwekt. Tegelijkertijd kunnen ze een statement maken, hun verhaal vertellen vanuit hun visie op maatschappelijk verantwoord ondernemen. Klassiek rijden met een geweten, dus." Ongetwijfeld, maar in liefhebberskringen hebben zulke trendsettende 911-rijders nog wel even wat uit te leggen. De tijd zal leren hoe lang de acceptatie op zich laat wachten. <

Meer informatie via www.voitures-extravert.com

