



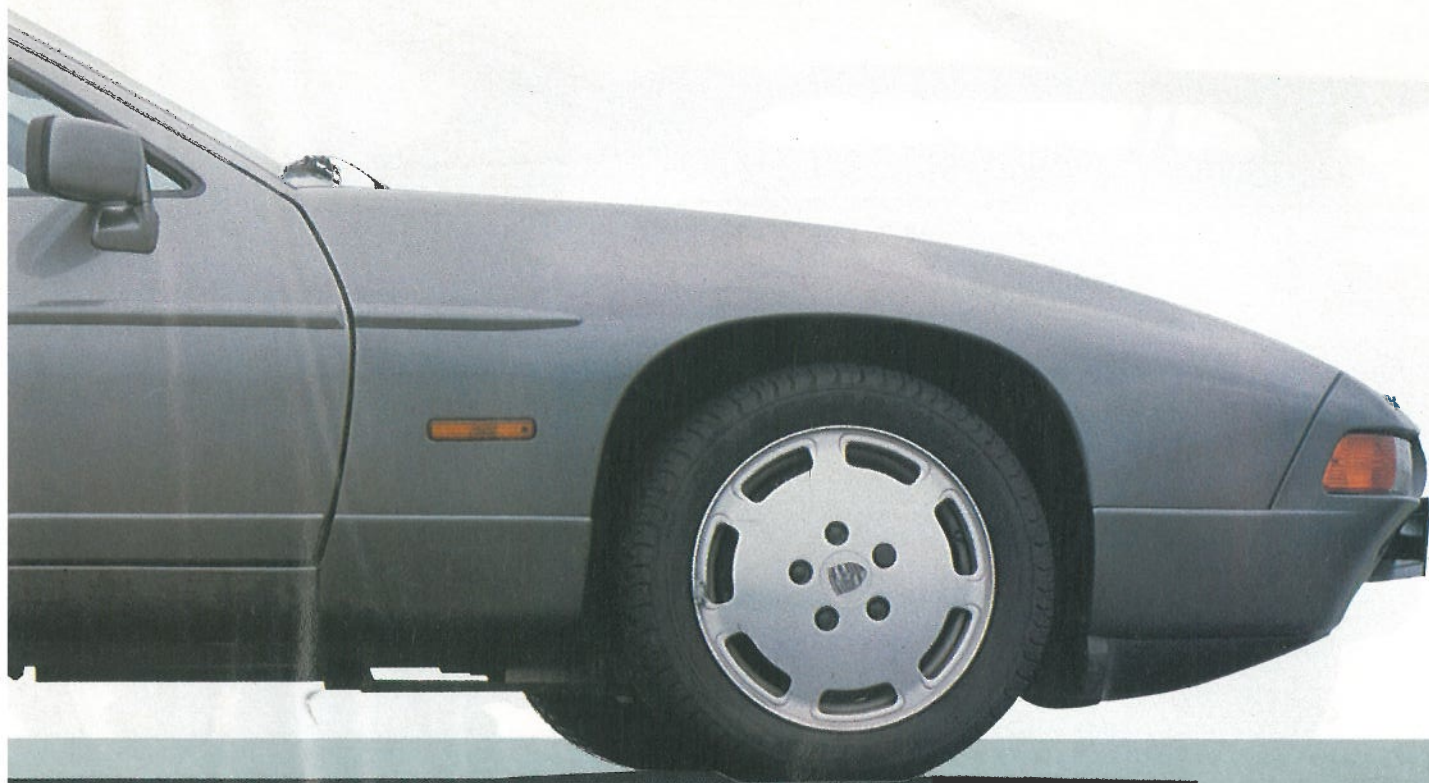
# PORSCHE

Ruim tien jaar geleden togen wij naar Genève in de toen hagefnieuwe Porsche 928. Een 4,5 liter V8 met een automaat en zo ongeveer alles wat je verder maar kunt bedenken. Een omstreden Porsche, want de 928 lag ver af van de 911 die de representant was van het edele huis in Stuttgart-Zuffenhausen. De 928 heeft zich in de loop der jaren ontwikkeld tot een onwaarschijnlijk hoog niveau. Tot een auto die een geheel eigen plaats inneemt in de autowereld en bij Porsche.

## ONBEKENDE MEESTER

De ontwikkeling van een auto houdt niet op zodra dat model op de weg wordt gebracht. Zeker niet bij Porsche, dat haar eigen produkten kritisch blijft bekijken en voortdurend verbeteringen aan blijft brengen. De begin jaren zestig op de markt verschenen 911 met al zijn vele volgelingen is daar een levend bewijs van. Nu immers, in de herfst van 1988, komt die 911 als Carrera 4 met vierwielaandrijving en begint de auto aan zijn zoveelste jeugd.





# E 928 S4



Met de 928 gaat het in principe hetzelfde, al valt dat minder op. Gewoon, omdat die 928 vanaf het begin een veel exclusiever auto is geweest, waarvan op jaarbasis slechts enkele duizenden exemplaren hoogst zorgvuldig worden gebouwd. En die geen naam maakt in races en rally's, omdat hij daar niet aan meedoet.

Porsche heeft in de loop der jaren de 928 verder ontwikkeld tot een welhaast perfecte rijmachine die plaats biedt aan twee volwassenen en een zee van bagage. Die zee

kan een zeetje worden wanneer de noodzittingen achterin omhoog worden geklapt om tijdelijk als zitplaats te dienen voor nog eens twee inzittenden. In het geval van kleine kinderen kan dat uitstekend, maar wanneer het om groteren gaat, dan zijn de kuipjes achterin alleen toereikend voor kortere afstanden. Ze zijn wel net zo fraai met echt leder bekleed als de rest van het interieur, inclusief het dashboard en de hemel!





## Grotere motorinhoud

Nadat de motor was vergroot tot 4,7 liter en de toevoeging "S" achter de typeaanduiding verscheen, was al veel van de kritiek van de puristen ondervangen. Kritiek die zich toespitste op een voor Porsche onvoldoende prestatievermogen en sportiviteit.

In september 1986 ging de motorinhoud naar vijf liter, kwamen er vier kleppen per cilinder en steeg het vermogen naar 320 pk (235 kW), zowel in de kat- als de katloze uitvoering. De toevoeging S4 verscheen, en kleine detailwijzigingen aan de carrosserie maakten de 928 weer helemaal een auto van deze tijd.

Een andere auto dan de 928 van weleer. Een gerijpt produkt dat zich buitensporig leent voor een automatische viertraps transmissie met sport- en economiestand. Een auto waarmee je heel rustigjes kunt toeren of zeer snel uit de voeten kan.

## Atleet in avondkleding

Met handgeschakelde vijfversnellingsbak met Porsche-patroon (de eerste tegenover de achteruit) komt de auto nog veel beter uit de verf. Ook dan blijft het een kostbare, hoogst exclusieve comfortabele auto waarmee rustig kan worden getoerd. Maar meer nog dan de automaat is de 928 S4

met handbak een topsporter van allure. Een atleet in avondkleding. Het knappe van de S4 – en dan vooral de handgeschakelde versie – is dat deze auto niet alleen een zeer exclusieve, uitermate compleet en luxueus uitgevoerde, coupé is, maar dat hij rijeigenschappen heeft die zich kunnen meten met die van de beste echte sportwagens. De ruim bemeten V8 biedt onder alle omstandigheden kracht te over en die kracht kan middels het verfijnde onderstel en de superieure besturing perfect op het wegdek worden overgebracht.

Het best is daar achter te komen op nat wegdek, wanneer de snelheden niet al te hoog hoeven op te lopen om te constateren dat je de S4 in perfecte balans de bocht om kan sturen. Met het prettig directe

lederen stuur – uiteraard bekrachtigd – in nauwe samenwerking met het gaspedaal waarmee het motorvermogen zo mooi kan worden gedoseerd.

Op droge weg gaat hetzelfde op, maar dan liggen de grenzen zo verschrikkelijk ver weg dat slechts zeer weinigen de rijcapaciteiten hebben om de auto in een gecontroleerde drift te brengen. De snelheden lopen daarbij dermate op dat vergissingen bepaald nare gevolgen kunnen hebben.

## Vergevingsgezind

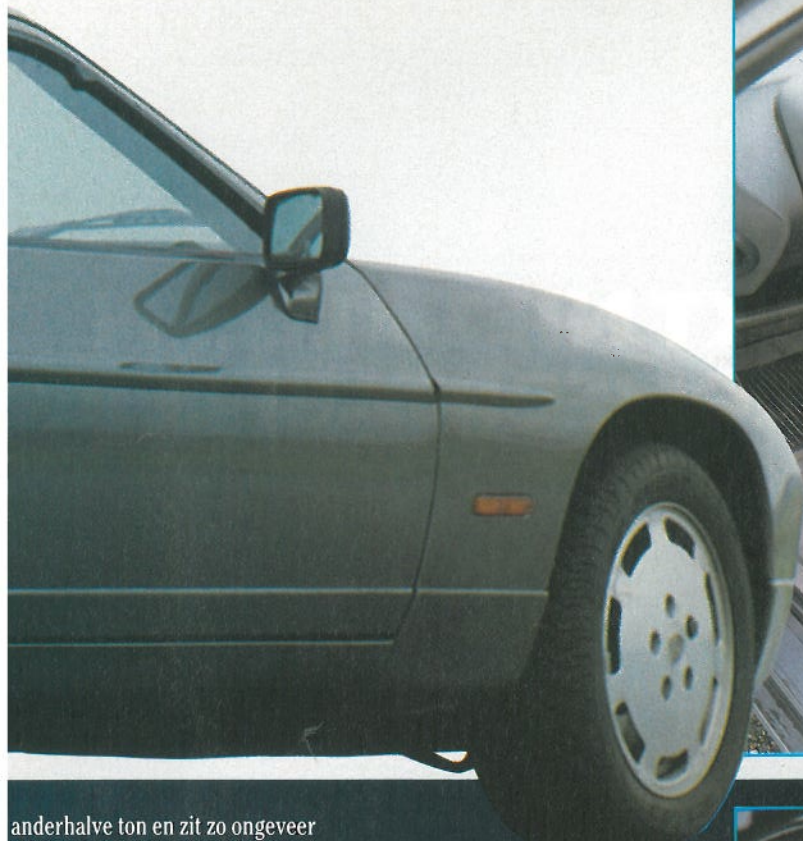
Op nat wegdek leert de S4 je ook dat hij in het grensgebied nog best vergevingsgezind is. De auto reageert niet abrupt op een fout van de bestuurder, maar geeft nog een relatief vroegtijdige waarschuwing.

Wel worden snelle reacties vereist, maar dat is inherent aan de snelheden waarbij de S4 – zelfs op nat wegdek – zijn optimale capaciteiten aan de dag legt. En wie goed en op tijd reageert, die vangt de S4 weer gemakkelijk op.

Vóór je met de Porsche 928 S4 diens grensgebied bereikt, heeft de auto al uitgebreid getoond dat wegligging en rijeigenschappen heel betrekkelijke begrippen zijn. Waar je met een goede middenklasser al levensgevaarlijk bezig bent daar loopt de S4 nog op zijn gemakje op hecht verankerde rails. En hoge snelheden worden door deze beul ook al tot gezapig geïdegradeerd; zij het dat je wel erg snel op het vooruit rijdende verkeer in loopt. De vier inwendig geventileerde schijfremmen, uiteraard voorzien van ABS, brengen middels de enorme brede radiaals (achter zelfs 245/45VR16) een partij remvermogen op de straat dat de snelheid binnen de kortste keren in elkaar laat schrompelen.

In handen van een toprijder is de handgeschakelde 928 S4 een ongehoord snelle racewagen waarmee heel goede tijden op de circuits zijn neer te leggen zonder dat er iets aan de auto behoeft te worden gemodificeerd. Dat op zich is al een knappe prestatie, want tenslotte weegt de wagen zo'n

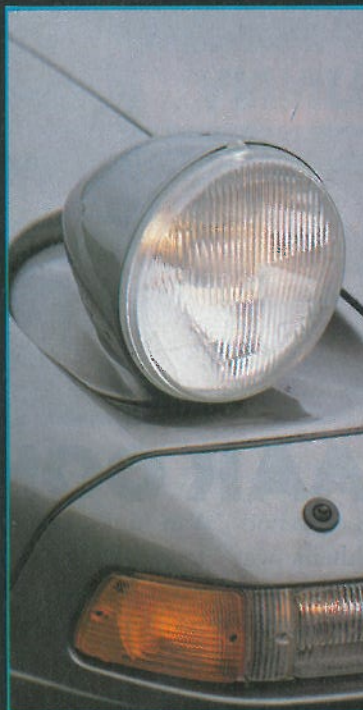




anderhalve ton en zit zo ongeveer alles erop en eraan, inclusief een volautomatische airconditioning. De prestatie wordt nog knapper wanneer je bedenkt dat diezelfde auto ook heel stijfjes is te berijden door een aanzienlijk minder begaafde piloot. Want ook bij een gezapige rijstijl toont de 928 S4 zich van zijn beste zijde. Slechts de lage instap, de vrij zware koppeling en de wat stuggere vering onderscheiden de auto dan van luxe Coupé's als de SEC van Mercedes of de 6-serie (minus de M) van BMW.

### Juwel van een motor

Technisch gezien is de 928 S4 een bijzonder fraai stukje werk. Porsche staat er al vele jaren om bekend niet te schuwen voor de keuze van bijzondere materialen en constructies als die bewezen hebben goede resultaten te brengen. Zo ook in het geval van de S4 waarin flinke hoeveelheden kostbare lichtmetalen de totale massa nog binnen de perken houden en waarin technische hoogstandjes op het gebied van motor, transmissie en onderstel zijn terug te vinden. Alleen al de vijf-liter V8 met zijn vier bovenliggende nokkenassen, 32 kleppen, motormanagement met katalysator en 320 pk bij 6.000 toeren is een absoluut juweel. De wijze waarop deze krachtpatser – maximumkoppel 431 Nm bij 3.000 toeren – onder de ranke motorkap is opgeborgen, is een lust voor het oog.



Ook de afwerking van de auto, zowel binnen als buiten, laat zien dat hier sprake is van een topproduct dat in kleine aantallen met de grootste zorg wordt gebouwd. Een auto waarvan de prijs pas aan het einde van de rit wordt vastgesteld opdat die vooral niet tot ongewenste bezuinigingen aanleiding kan geven.

Die prijs is dan ook heel hoog (we fluisteren zachtjes bijna een kwart miljoen) maar hij is zeker niet te hoog. Hij houdt alleen in dat slechts enkelen in aanmerking komen om een S4 te rijden, hetgeen op zich goed uitkomt, want Porsche kan er met de beste wil van de wereld ook niet veel meer dan de paar duizend van nu maken op jaarbasis. Bovendien past bij een dergelijke prijs een grote mate van exclusiviteit, zodat de cirkel wat dat betreft rond is.

Rest de vraag voor wie de 928 S4 dan wel geknipt is, waarbij we een voldoende bron aan financiën als uitgangspunt nemen. Je komt dan in ieder geval aan de ware liefhebber, die waarschijnlijk door de weeks met chauffeur in een grote limo rijdt en die tussendoor weleens zelf wil genieten. Die een zakenreisje naar Zwitserland in zijn S4 aflegt in plaats van vliegtuig en taxi's te kiezen. Zo zijn er nog meer potentiële gegadigden te vinden, al gaat dat niet al te gemakkelijk. Want zo exclusief als de S4 zelf is, zo zeldzaam zijn ook de berijders die ervoor in aanmerking komen.