

De Porsche 928

# Het antwoord op de vraag die nooit kwam

Tekst: Oscar Wilbers • Fotografie: Maarten Wilbers

**Ergens aan het begin van de jaren zeventig vond Herr Dr. Ernst Fuhrman, samen met zijn collega's op het hoofdkwartier van Porsche in Zuffenhausen een enorm probleem. Alles ging goed. De auto's verkochten 'blendend', de hele operatie stond prima op de rit. Maar hoe lang zou dat zo blijven? Wat als de Porsche 911, net als de Kever hard op weg was om te doen, ooit uit de gratie zou raken? Misschien wel heel plotseling? Dan had Porsche geen enkel alternatief klaar. Slik...**

De 911 was inmiddels een aantal jaren in productie en geen enkele auto gaat onbeperkt mee, zelfs de 356 had het 'maar' 15 jaar volgehouden. De tijd haalde de Porsche 911 in, dat kon toch niet anders? Inmiddels weten we dat het tegendeel waar was, maar wie had dat toen kunnen weten?

Zoals altijd wanneer we besluiten iets moois te gaan fotograferen is het schitterend weer. Tenzij het regent, maar dan besluiten we niet te fotograferen. Altijd goed dus. Als we dan buiten mogen spelen dan is het extra leuk als de zon schijnt en de temperatuur aangenaam is. Maar het gaat natuurlijk om de klassieker. Ditmaal mogen we ons te buiten gaan aan een Porsche. Tenminste, dat staat erop. Maar het is geen 911, geen 914 en zelfs geen - ahem - 912. Jawel, wat voor onze neus staat is een 928, de opvolger van de 911. Althans, dat was ooit de bedoeling. Maar de 911 leeft voort en de 928 is alweer enige tijd geschiedenis. Het kan verkeren.

En toch... het begon allemaal zo goed met de oer-928. De mannen van Porsche hadden er ook heel hard aan geknutseld, gevijld en zo. En toen werd hij werd zelfs nog auto van het jaar. Maar niet iedereen werd er

blij van. "Geen echte Porsche" was het onverbiddelijke oordeel van sommigen. We kijken nog eens goed... yep, het staat er toch écht op.

Maar het rijdt niet als een Porsche... zeggen ze dan. Tja, dat was nu net de bedoeling. Een stap vooruit. De motor voorin, aandrijving achter zoals het hoort. En niet meer van dat Spartaanse. Echte vering. Een stuurhulpje. Elektrisch bediende ruiten. Geen snuffelen meer aan de berm bij elke windvlaag. Op naar de nieuwe Porsche rijder, de verweerde man van de wereld, die weliswaar hard wil gaan, maar toch niet al te hard wil werken. Bezigheid is leuk, maar het moet niet in werk ontaarden. Dat moest de nieuwe Porsche worden. Comfortabel en sehr schnell, jawohl. "Hij lijkt nergens op" zeiden ze toen. Klopt, het was een heel nieuw ontwerp. Alleen de koplampjes waren stiekem een beetje afgekeken. Maar dat was niet erg hoor, ze hadden wel bij een hele goeie gekeken. De Lamborghini Miura... er zijn slechtere voorbeelden denkbaar. Tja, wél het aerodynamische voordeel van de wegklapbare koplampen, maar toch altijd schone lampjes na een wasbeurt. En het stond hem ook nog mooi. Iedereen vond dat. Behalve dan die ene wat zure autotester die moest melden dat de koplampen op de neus lagen als een stel spiegeleieren. Het zal.



En dan die ronde achterkant. Je moet er wel van houden. Maar tussen de hoekige oregami-lijntjes van de jaren zeventig en tachtig was hij wel errug rond. Tony, de ontwerper, vond nu eenmaal dat een auto moest afwijken van de rest... anders wordt het zo gauw oud. Hij had gelijk. De lijnen van de 928 boeien nu nog.

En dan die kleuren uit die tijd... Dat kun je je niet voorstellen in deze periode dat auto's zwart, wit, dan wel donkerblauw of zilvergrijs moesten zijn van de leasemaatschappij. In de jaren vijftig en zestig had je ook al zoiets. Toen was alles vrij grauw. Auto's werden geleverd in verschillende gradaties grijs... zelfs groen of rood was toen een soort grijs. Na het hele flowerpower-gebeuren sloeg de balans wat naar de andere kant door. Ook bij Porsche. Porsche had in de jaren zeventig de meest verschrikkelijke kleurtjes. Van pimpelpaars tot zò geel dat zelfs een zonnebloem nog iets had van: nee, sorry, dat is mij nèt iets té...

De 'onze' is blauw. Niet een beetje blauw maar vol overgave blauw. Als hij door zijn vorm al niet op zou vallen tussen de lease-armada, dan toch zeker door zijn kleur. We durven het best wel te bekennen: wij vinden dit een mooie kleur voor deze auto (maar laten we het alsjeblieft wél onder ons houden).

Dit is het oer-model. Vroeger kan niet. Zo werd de 928 auto van het jaar. Geen 32 kleppen, geen superhoge compressie, gewoon een solide dikke V8-motor met 240 DIN-pk die kan lopen op gewone benzine. Stiekem was het motortje wel een beetje high-tech... aluminium motor zónder stalen cilinderbussen, benzine-inspuiting en elektronische ontsteking. Via een speciale koppeling gekoppeld aan een evenzo solide handgeschakelde vijfversnellingsbak achterin. De uitvoering was wel helemaal 'des Porsches'. Hij reed misschien niet als de Porsche die de wereld kende, maar je kon er wel heel hard mee gaan. En... een foutje is niet direct fataal. "En daar leer je dan weer van..." zou Ron Selling zeggen. De wegligging was veel vergevingsgezinder.

Voor een beginnend puber was het heel wat als je zo'n Porsche in het echt ziet. Temidden van alle Taunussen en Rekords was het toch wel wat bijzonders. Geen wonder dat nostalgische gevoelens overheersen bij de eerste blik in het interieur. Oei, dat is weer even schrikken. Dat was ik even vergeten. De zijkanten van de welgevormde zittingen zijn met leer bekleed, maar het midden met het Karo-(vierkant)motiefje in variërende groottes. Als je te lang naar kijkt, dat heel gevaarlijk, dan raak je onder hypnose. Zeggen ze. Dus gaan we er maar gauw opzitten. Zo kan het weinig kwaad. Je zit vrij diep. Kleine mannen kijken maar net over de rand van de badkuip. Die waren niet zo erg blij. Maar ben je groter dan 175 cm dan is er geen enkel probleem. De zittingen zijn in alle richtingen (behalve schuin) verstelbaar en zelfs het stuur is verstelbaar. Typisch doordacht: de instrumenten schuiven mee!

Blijkbaar kon je bij de dealer zelfs de pedalen nog naar wens laten bijstellen. Veel meer kun je niet wensen. De zit achter het stuur is dus optimaal, misschien nog wel beter.

Het interieur heeft een typische Porsche uitstraling, maar dan nèt iets luxueuzer. Hoe luxe ze ook zijn, hoeveel extra's ze er ook in verstopt hebben, Duitse auto's zien er altijd wat sober uit. So ist das nun mal. Spiegeltjes stellen en... wat is dat? Zonnekleppen achterin? Hoe bedenken ze het? Waarvoor zou het zijn? Dat de zon je niet verblindt bij het achteruitrijden? Of dient het om de warmte tegen te houden van de enorme achterrauit? De verhitte van het interieur schijnt trouwens een probleem te zijn. Het grote glasoppervlak zorgt voor tropische temperaturen als je alleen maar praat over de zon. Airco was een optie, maar deze heeft dat niet. Veel moderne stadsmensen vinden dat tegenwoordig een minpunt. We raken te verwend. Airco in een sportwagen... daar lachte men vroeger om!

Tja, hoe rijdt dat nou? Heel goed, dank u. De dikke V8 doet zijn werk meer dan goed, is naar huidige maatstaven niet meer supersnel, maar is - met het raampje open - een akoestisch feest. De vijfbak heeft prima gekozen overbrengingen maar laat zich - doordat de bak achterin zit



Markante achterlichten



Zonnekleppen achterin!



Een echte Porsche V8



Aandacht voor het detail

- wat minder exact schakelen dan je zou willen. Het pookje voelt wat vaag aan, maar de bak laat zich verder probleemloos snel schakelen. Het is even wennen, maar we maken er geen halszaak van.

Tijdens het rijden hoor je, behalve op de meest gladde wegen, wel duidelijk afroegeluiden maar het veercomfort is boven verwachting goed. Zowel bij lage als bij hoge(re) snelheden. De grootste verrassing komt echter op een bochtig parcours. Gezien het veercomfort verwacht je dat de carrosserie ook wel flink zal overhellen maar het tegendeel is waar. Als op rails laat zich de 928 messcherp sturen, terwijl de carrosserie bijna horizontaal blijft.

Het Amerikaanse 'Road & Track' vond het heel knap. 'Het rijcomfort is erg soepel en comfortabel. De soepelheid van de vering op onze Californische highways maakte dat sommige testrijders verwachtten dat het karakter nogal week, deinend en zoekend zou zijn, maar dat bleek absoluut niet het geval.'

Het Britse 'Autocar' werd er ook vrolijk van. "De 928 is voorzien van lage 225/50 VR Pirelli P7 banden op speciale gesmede aluminium wielen. Deze topbanden in combinatie met de high-tech wielophanging zorgen ervoor dat de 928 werkelijk kleeft aan de weg. Ze maken een absurd hoge bochtsnelheid mogelijk, die uiteindelijk eindigt in een gemakkelijk te controleren onderstuur. Het is heel gemakkelijk om de 928 bijna dodelijk saai te noemen in bochten. Maar dan realiseer je je ineens hoe ongelooflijk hard je door de bocht gaat!"

Wanneer je dan na een snelle rit ook nog lekker relaxed uitstapt slaat het in als een bom; de Porsche 928 exact is geworden wat Herr Dokter Fuhrmann vond dat hij moest worden. Wunderbar en ook nog afgezeichnet! (En wat fijn dat hij zo ondergewaardeerd blijft!)

## AANSCHERPEN

Het was helemaal niet zo gemakkelijk om autobouwer te zijn in de jaren zeventig. Zelfs niet als je alleen maar Porsches bouwde. Er doemden grote problemen op. Milieu en veiligheidseisen werden over de hele wereld aangescherpt, niet alleen in Amerika. Het concept van de achterliggende luchtgekoelde motor was inmiddels wereldwijd uit de gratie geraakt. Het zou kunnen zijn dat de wetgeving de techniek in zou halen wat betreft dit concept.

Geen wonder dus dat Herr Dokter Fuhrmann ervan overtuigd was dat er een vervanger moest komen, dat leek niet meer dan logisch en belangrijker... noodzaak! Maar hoe zou die eruit moeten zien? Hij zou natuurlijk de bouwkwiteit en de prestaties van de voorgaande Porsches moeten hebben maar ook in staat moeten zijn om de regelgeving op het gebied van veiligheid en milieu nu en in de toekomst het hoofd kunnen bieden. Daarbij moest de nieuwe Porsche verfijnder, comfortabeler en luxueuzer worden dan enige Porsche voordien was geweest. Een concurrent in het segment waar ook Mercedes en BMW met hun luxueuze coupés opereerden. En hij moest het goed doen in Amerika, Porsches belangrijkste exportmarkt. Uiteraard moest het nieuwe model ook een hele tijd mee kunnen, minstens 10 jaar was bij Porsche toch wel de norm.

Het werd ook een heel bijzondere Porsche, want het was eigenlijk het eerste model dat vanaf een blanco vel papier helemaal nieuw bedacht werd. De 356 was gebaseerd op de Kever, de 911 een doorontwikkeling van de 356, de 924 was van VW overgenomen, dus deze nieuwe Porsche zou de eerste totaal nieuwe Porsche zijn. In een paar dagen was over het basisconcept beslist en werd het goedgekeurd. Dat was heel knap



Zelfs Herr Doktor Fuhrmann zelf vond de 928 in eerste instantie niet mooi. Pas na een aantal keren zien raakte het ontwerp hem



Duidelijke Porsche-signatuur



Bij het zien van deze 'karo'-bekleding mogen we niet vergeten dat het allemaal in de jaren zeventig afspeelde

en moedig ook. Een nieuwe auto bedenken en maken kost tientallen miljoenen. Dat kun je niet eerst een paar keer fout doen, dat moet meteen goed.

Tegen het eind van 1973 was definitief gekozen voor een grote, watergekoelde V8-motor voorin, gecombineerd met een transaxle, rondom onafhankelijke wielophanging en schijfremmen rondom. Door de motor voorin en de versnellingsbak achterin te monteren werd niet alleen een goede gewichtsverdeling bereikt maar ook een betere stabiliteit bij hoge snelheden en een betere wegligging.

## AMERIKAANSE INVLOED

De grote V8-motor deed voor Europese begrippen wat Amerikaans aan zelfs zo'n best wel serieuze oliecrisis kon niet verhinderen dat alles steeds groter en comfortabeler moest worden. Ook Mercedes-Benz bood al enige jaren V8-motoren aan, die weliswaar qua concept - een 90° V8 - zo uit Detroit hadden kunnen komen, maar qua constructie zeker niet. Was er een andere keus met zo'n eisenpakket; veel vermogen, gecultiveerde motorloop, potentieel voor toekomstige vermogensstijging en last but not least een compacte bouw. Herr Dr. Fuhrmann wilde tenslotte de karakteristieke lage neuslijn van een Porsche behouden. Toll.

Het ontwerp van Anatol 'Tony' Lapine - een stilist die bij Opel weggekaapt was - was bewust futuristisch en schokkend. Hij was ervan overtuigd dat een auto die je meteen mooi vindt ook gauw verveelt. Dat mocht toen nog, zo denken. In de tijd dat de Porsche 928 uitkwam was de vorm heel bijzonder. Sommigen vinden dat hij een beetje doet denken aan de AMC Pacer en wanneer je beide auto's van driekwart van achter bekijkt dan kun je niet ontkennen dat er zelfs een soort van gelijkenis is. Dan lijkt de 928 een soort van platte Pacer. Toch is niet zo waarschijnlijk dat de een bij de ander heeft afgekeken. De AMC Pacer kwam wel eerder uit, maar toen stond het design van de Porsche allang vast.

Porsche toonde de 928 voor het eerst aan het publiek in maart van 1977, op de Salon van Genève. Zevenentwintig jaar eerder, in 1950, was de Porsche 356 daar geïntroduceerd.

De 928 was van meet af aan een omstreden auto, vooral omdat hij nergens op leek, behalve dan - met wat goede wil - een AMC Pacer. Veel critici vonden zelfs dat Porsche met de 928 een soort van Europese Corvette gelanceerd had. Dat was vreemd genoeg niet eens bedoeld als compliment!

Er zat natuurlijk wel wat in. De wielbasis was vrijwel gelijk aan de Corvette, qua breedte ontlepen de auto's elkaar ook niet veel. Het waren beide vrij extreme sportieve auto's, beiden voorzien van een V8-motor. Maar daar hielden de overeenkomsten wel zo'n beetje op. Qua constructie was de Porsche veel moderner, zowel qua onderstel als qua motor. Bovendien was het gewicht van de Porsche - ondanks zijn 2+2 configuratie - een stuk lager dan de Corvette tweezitter. Anderen vergeleken hem juist met de Mercedes SLC en spraken van de beste Mercedes die Porsche ooit gebouwd heeft.

Sommigen denken zelfs dat de V8-motor in de 928 zo bij Mercedes vandaan kwam, maar dat is niet waar. Hoewel beiden een cilinderinhoud hadden van rond 4,5 liter, de een iets meer, de ander iets minder, waren het compleet andere motoren. De Porsche V8 was helemaal van Reynolds 390 aluminium met een aandeel van 16 procent silicium. Als eerste Europese motor liepen de zuigers direct in het aluminium, dus niet zoals gebruikelijk in een stalen bus. Dat kon doordat de boringen licht werden geëët waardoor de harde siliciumkristallen bloot kwamen te liggen die een enorm slijtvaste laag vormden. Mercedes zou pas jaren later - met de introductie van de nieuwe 5 liter V8 in 1978 - van ditzelfde principe gebruik maken. Porsche maakte gebruik van verchromde zuigers van Mahle of met ijzerdeeltjes bekleedde zuigers van Kolbenschmidt.

Opvallend is de afwezigheid van tandwieloverbrengingen. Bij de 928 wordt de aandrijving van alle aggregaten verzorgd door een ruim twee meter lange getande riem. Deze drijft de beide bovenliggende nokkenassen en de oliepompe aan met de getande zijde, de gladde achterkant drijft de tussen de cilinderbanken liggende waterpompe aan. Een automatische spanner zorgt ervoor dat de bij toenemende temperatuur langer wordende tandriem wordt gecompenseerd. Aanvankelijk draaide de V8-motor met een vrij lage compressieverhouding van 8,5:1 zodat je gewoon normale benzine kon tanken. De brandstof werd aangevoerd door een Bosch K-Jetronic inspuiting terwijl het mengsel tot ontbranding kwam dankzij een elektronische ontsteking.

De 4,5 liter motor leverde 240 DIN-pk bij 5500 toeren per minuut. Omdat de motoren toch zo vaak met elkaar werden vergeleken: de Mercedes 4,5 liter V8 leverde er maar 225, verschil moet er zijn.

## ONDERSTEL

Veel aandacht was er besteed aan de constructie en afstemming van het onderstel. Het was de bedoeling om een bovengemiddeld comfort te koppelen aan een meer dan goede wegligging. Constructief gezien was daarvoor alles aanwezig. De transaxle - motor voor, bak achter - zorgde voor een vrijwel perfecte gewichtsverdeling. Vooral wat betreft de achteras had Porsche nieuwe trucs uit de hoge hoed getoverd en men had deze nieuwe constructie de Weissach-achteras gedoopt. Nu was dat de plaats waar het dure en indrukwekkende Porsche research-faciliteit was gevestigd, maar iemand van de marketing had blijkbaar samen met een techneut ook nog een paar avonden zitten puzzelen op de afkorting en was op de proppen gekomen met 'Winkel-Elnstellende-Selbst-Steuerende-Ausgleichs-CHARakteristik'. Weissach dus. Niet alleen de afkorting was een sterk staaltje, maar ook de achteras. Men had een aparte constructie bedacht om de stabiliteit bij lastwisselingen te verbeteren. De in rubber opgehangen stuurstang geleidt het wiel net zo nauwkeurig als traditionele ophangingen maar heeft een precies berekende elasticiteit. Daardoor stuurt het achterwiel in en compenseert de normaal optredende 'toe-out' door de in (snelle) bochten optredende krachten.

In combinatie met de goed geconfigureerde vooras beschikt de 928 over een neutraal rijgedrag onder vrijwel alle omstandigheden. Kort gezegd zorgt ervoor dat ook minder geofende coureurs in spe zich niet snel tegen een boom te barsten zullen rijden.

ZF leverde het stuurhuis dat standaard was voorzien van bekrachtiging, ongebruikelijk voor Porsche maar wel des sportwagens: de bekrachtiging was minimaal bij hoge snelheden maar maximaal bij het parkeren en was over de hele linie alles behalve gevoelloos.

Standaard was een vijfversnellingsbak gemonteerd die Porsche zelf had ontwikkeld. Deze was voor het differentieel gemonteerd en niet zoals bij de 924 daarachter. Uiteraard beschikt de 928 over het Porsche schakelpatroon waarbij de eerste versnelling links onder zit en de resterende vier versnellingen in een perfecte H tegenover elkaar. Porsche ingenieurs vonden dat de V8 zoveel koppel had dat je de eerste versnelling vrijwel niet nodig had. De kracht werd via een speciale Fichtel & Sachs dubbele koppeling met een diameter van slechts 200 mm doorgegeven. Deze speciale koppeling zorgde ervoor dat de massatraagheid van de sneldraaiende cardanas zo laag mogelijk bleef om het schakelen te vergemakkelijken.

## LUXE

De wegligging was dus boven elke twijfel verheven, maar hoe zat het met de prestaties? Wat dat betreft bleef de 928 duidelijk achter bij de 911 Turbo, maar zelfs de 911 SC kan aardig meekomen, behalve qua topsnelheid.

Duidelijk was dat de 928 meer comfort en ruimte bood dan de 911, gecombineerd met alleszins goede prestaties. De uitrusting was compleet en standaard was de wagen al voorzien van veel opties, er kon altijd nog bijbesteld worden. Zaken die daarvoor nooit leverbaar waren op een Porsche waren nu geen enkel probleem meer. Centrale vergrendeling, elektrisch bediende zijruiten, koplampwisinstallatie, cruise control, elektrisch verstelbare en verwarmde spiegels, schuifdak, een sperddifferentieel en een van de fabriek uit gemonteerde diefstalalarm behoorden allen tot de mogelijkheden.

De Porsche 928 bood dus heel wat, maar was ook een heel erg dure auto. Dat je kwaliteit kreeg bleek wel uit de verregaande garantie. Zes jaar garantie op de carrosserie en de garantie bleef bestaan wanneer de auto in andere handen overging. Dat was iets wat midden jaren zeventig ongehoord was. Porsche had al in de jaren zeventig veel onderzoek gedaan naar het verlengen van de levensduur van de auto's. De carrosserie werd dan ook verzinkt, de remleidingen waren gecoat met een koper-nikkellegering en de brandstofleidingen waren verchromd en van een plastic coating voorzien. Dat zijn maar een paar details die duidelijk maken hoe serieus Porsche op dat gebied was. Maar ja, daar hangt natuurlijk wél een prijskaartje aan.

## EVOLUTIE

De 928 was sportief, maar daaropvolgende varianten konden het nog beter. Al in 1979 werd de cilinderinhoud vergroot tot 4,6 liter en samen met een hele serie aan maatregelen en verbeteringen leverde dit de 928S op. Deze werd overigens enige tijd - tot 1982 - parallel met de 928 gebouwd. Reed de oorspronkelijke 928 op normale benzine dankzij een compressieverhouding van 8.5:1, nu de 928 S een compressieverhouding van 10:1 mocht gebruiken, kreeg de gewone 928 dat ook. Daarmee werd de werkingsgraad een stuk hoger en ging het verbruik omlaag. Met 300 pk (928 S) duurde het sprintje naar 100 km/h nog maar 6,5 seconde en lag de topsnelheid rond de 240 km/h. Het gewicht nam overigens toe tot 1510 kg. Ook werd voor de 928 S een nieuwe viertrapsautomaat - ook weer van Mercedes-Benz - geïntroduceerd.

Rond het einde van 1985 kwam de nieuwe 32-kleps vijfliter versie van de V8. Een prachtig motorblok dat 288 pk kon leveren. De 928S kon tegen bijbetaling met deze motor uitgerust worden die eigenlijk bedoeld was voor de volgende 928.

Dat zou de 928 S-4 worden, geïntroduceerd in 1986. Deze kreeg een nieuwe neus. Ook de achterkant - van de 928 - kreeg een facelift dankzij onder andere een spoiler. De cilinderinhoud was inmiddels toegenomen tot 4957 cc, het vermogen tot 320 pk en de topsnelheid tot 255 km/h. Heel kort was er ook nog de 928 GT, een S4 variant met 330 pk, een handgeschakelde vijfversnellingsbak en sportieve uitvoering. De ultieme versie was de 928 GTS uit 1992 die zowel de 928S4 als de 928GT verving. Nu had de 32-klepper een cilinderinhoud van 5,4 liter en mocht hij 350 pk leveren. De spatborden waren breder en 17" Cup velgen gaven de auto een agressievere look. In september van 1995 werd de productie uiteindelijk beëindigd. Al met al werd de 928 dus een kleine 18 jaar gebouwd, niet slecht, hoewel de laatste jaren de verkoop-aantallen dramatisch daalden. In totaal werden er 61.056 gebouwd. Voor de liefhebbers van een nieuwe 928 gloort er weer hoop. Het gerucht gaat dat de tweedeursversie van de Panamera - door de bochel en zijn algehele schoonheid ook wel de klokkenluider van Notre Dame genoemd - komt. Er zijn er die hem al de 'nieuwe 928' noemen.

Met dank aan Automobielbedrijf Wolfs, Eijsden, tel. 043-409 3454, [www.autobedrijfwolfs.nl](http://www.autobedrijfwolfs.nl)

## Rijdt de Porsche 928 verkeerd om?

Kunstenaar en technicus Oskar de Kieffe kreeg in 1992 een openbaring. Naar zijn idee rijden veel auto's aëro dynamisch feitelijk gezien verkeerd om. De ideale druppelvorm moet met zijn dikste kant in de rijrichting staan voor het optimale effect. Bij de Porsche 928 was het zo extreem en overduidelijk dat hij besloot de proef op de som te nemen. Hij kreeg het idee om een snelheidstest te doen, de auto andersom te bouwen en opnieuw een test te doen onder zoveel mogelijk dezelfde omstandigheden. Het klinkt eenvoudig maar is verre van dat. Maar dat wist Oskar de Kieffe, die gewerkt heeft bij een gerenommeerd Nederlands auto-restaurantbedrijf, natuurlijk ook.

De Amerikaanse industrieel ontwerper Norman Melancton Bel Geddes toonde in 1931 al aan dat auto's aëro dynamisch gezien verkeerd om rijden. Des te meer verbaasde het de Kieffe dat het decennia later toch steeds zo was. Om dit onder de aandacht te brengen construeerde hij een Porsche 928 die andersom reed wat een soort van schok veroorzaakte.

Jaren later pakte het Amerikaanse tv-programma 'Mythbusters' van Discovery Channel het idee nogmaals op en bouwde hun eigen Porsche om te testen of een Porsche 928 werkelijk minder luchtweerstand heeft als hij achteruit rijdt. Maar waar de Discovery-ombouw de motor gewoon op dezelfde plaats heeft zitten (en je dus heel weinig beenruimte hebt) ging Oskar de Kieffe een stuk verder en bouwde de Porsche om tot een middenmotor.

Oskar de Kieffe heeft - in tegenstelling tot Mythbusters - zelf de topsnelheidstest nooit uitgevoerd, dat was namelijk overbodig. De Kieffe kwam er namelijk achter dat Porsche zelf al windtunneltests andersom had uitgevoerd, en inderdaad... de luchtweerstand is lager achteruit! Mythbusters kwam overigens - vreemd genoeg - tot een andere conclusie. Zie ook: [www.oskardekieffe.nl](http://www.oskardekieffe.nl)



Er zijn mensen die iets van een platte AMC Pacer in de achterzijde herkennen