





# FEUERUNDFLAMME

Was u ook tiener in de jaren '80 of had u net uw rijbewijs? Dan is de kans groot dat u destijds droomde om een BMW M635 CSi of Porsche 928 ooit te bezitten. Nu, dertig jaren later, zijn ze binnen handbereik en is het wellicht nog een kwestie van een garage - en het overtuigen van uw partner? - om uw droom te leven.



**D**eze wagens zaten aan de Duitse top der luxe, snelle sportcoupés. Wellicht nog aangevuld met de Mercedes-Benz 500/560 SEC, die in mijn ogen de nadruk meer op luxe had. Dromers van snelle wagens in de jaren '80 die net hun rijbewijs hadden en niet voldoende centen of centimes, konden misschien een BMW 3-serie of Porsche 924 bekostigen. Als dit het geval was, dan zou het kunnen dat je hiermee volgas over de Germaanse Autobahn plakte met Nena die luid 'Feuer und Flamme' zingt vanuit de speakers. Verbeten zit je achter het stuurwiel en daarbij frequent loerend naar de snelheidsmeter. Gaat die wijzer nog iets verder door naar beneden? Hoe hard kan die? En dan, dan schrik je je wild, want als een komeet schiet er een 6-serie voorbij, onmiskenbaar BMW. Erachter gevolgd door een auto die lijkt op een opgeblazen pad. Twee kikkerogen priemen aan de voorzijde omhoog. Een achterzijde met het vertoon van een dikke bilpartij. Wat is dit in godsnaam? Terwijl de twee 'kometen' aan de einder verdwijnen, blijf je doorrijden met de verbazing en de vraag naar de oorsprong van die bijzondere wagen. Mocht dit zo zijn, dan was je geen echte autoliefhebber, want die weten wat er nieuw te koop is. Een echte autoliefhebber had meteen geweten dat 'die opgeblazen pad' het summum was op het gebied van sportieve luxe uit Stuttgart. Je wist dat een vergelijking met 'een opgeblazen pad'



brak, die de noodzaak voor een grote sportieve coupé met V8 overbodig deed lijken. Het 'project 928' werd op een laag pitje gezet om de ontwikkeling van de 924 te versnellen. Eind 1974 werd de 928-ontwikkeling weer opgepakt, in de hoop dat op het moment dat de wagen op de markt zou komen, de oliecrisis voorbij zou zijn. Tony Lapine was eindverantwoordelijke voor het design en hij heeft zich enorm uitgeleefd. Blijkbaar heeft hij zich in moeten houden bij zijn vorige werkgever Opel en heeft hij bij Porsche al zijn creativiteit de vrije loop gegeven. Want zeg nou eerlijk, voor medio jaren '70 is zowel het in- als exterieur van de 928 erg onorthodox. Alhoewel, sommigen zeggen dat Tony geïnspireerd is geweest door de Corvette XP 897 GT proto.

De Porsche 928 was de eerste in serie geproduceerde auto waarbij de schokabsorberende bumpers een geheel vormden met de lijnvoering van de rest van de carrosserie. Opklapbare koplampen die

**“Voldoende comfortabel om vrouwen ervan weerhouden hun sport-bh te dragen.”**

voor deze sportcoupé een vergelijking is die de verkondiger ervan doet degraderen tot de diepste, meest vernederde status van autoleken. Zo praat je niet over Porsche 928! Alles klar!

Die 928 was bedoeld als opvolger van de 911. Porsche's financieel directeur zei in 1977: "De tijden van de oude, Engelse sportwagens zijn veranderd. Het concept van sportwagens is veranderd. Heden ten dage is comfort net zo belangrijk als sportiviteit." De pure sportwagen zou plaats gaan maken voor Grand Tourers. Dit was een van de basisgedachten achter de 928. Daarbij gevoed door de wensen van de grootste markt - de VS - die gecharmeerd waren van grote V8's aangevuld met de Duitse eis dat een uitstekende wegligging een essentieel kenmerk moest zijn, wat vertaald werd in het transaxle-principe (motor voorin, aandrijving en versnellingsbak achter). In 1971 lag er al een Porsche op de tekentafel met een V8 achterin gemonteerd, die Piëch construeerde. Toen Piëch naar VW ging nam Ernst Fuhrmann het project over en al na enkele weken werd een mock-up getoond aan de directie van wat later de 928 zou worden. Naast een V8 werd er ook nagedacht over een platte zescilinder en een 60 graden V6. Deze laatste werd afgewezen omdat de motor te hoog was om de designers een sportief silhouet te laten ontwerpen. Een andere gedachte was om twee Audi vijfcilinders - die toen in aantocht waren - aan elkaar te koppelen en zo een V10 te creëren. Maar de directie wees dit ook af, omdat men vreesde te afhankelijk te zijn van Audi en dus werd vol ingezet op de 90 graden 4,5 liter V8.

Het design was grotendeels klaar in 1973, net toen de oliecrisis uit-





in ruststand naar de hemel keken, waren allesbehalve gangbaar. Het gehele design is erg clean en niet zoals een 911 Turbo, bijvoorbeeld. De waardering voor het design groeit naarmate je er langer naar kijkt, en dat is een compliment.

Op de Frankfurt Motor Show 1977 werd de 928 aan het publiek getoond en hij werd meteen 'Auto van het Jaar 1978'. De prestaties maakten indruk, ook bij professionele coureurs: Jackie Stewart en Hans Stuck kochten er een.

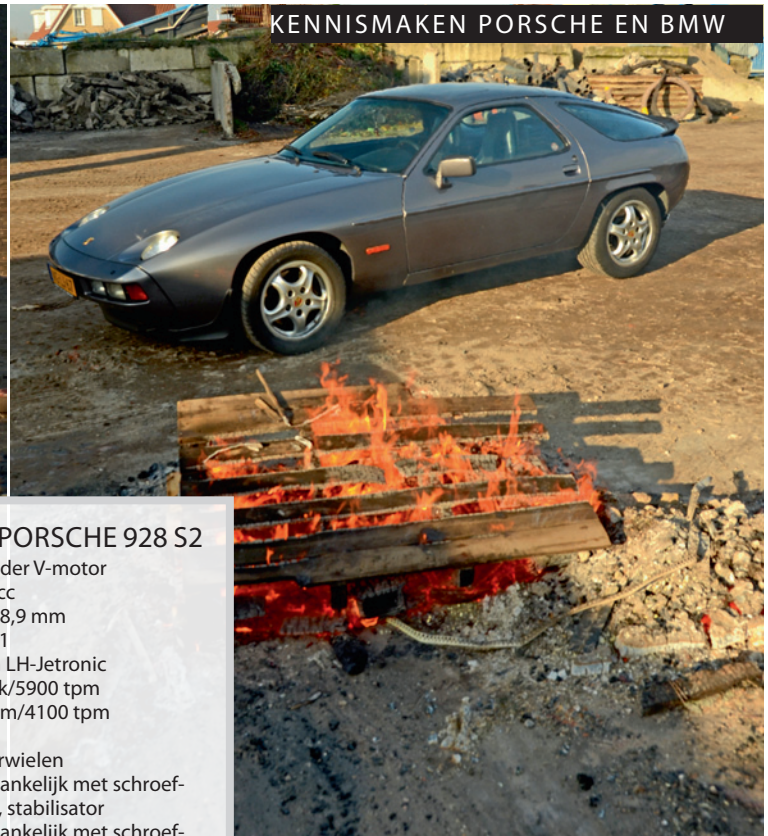
De 928 S kwam in 1980 en kreeg 200 cc meer (4,7 liter) wat resulteert in een plus van 60 pk (300 pk) ten opzichte van zijn voorganger. Een flink verschil! Officieus wordt dit model 'S1' genoemd. In 1984 kreeg de motor een ander injectiesysteem en 10 pk meer (officieus 'S2'-model). Een S3 is er officieus ook; een met katalysator die in 1986 verscheen in Duitsland en de VS met een tot 5 liter vergrote cilinderinhoud en vier kleppen per cilinder. In 1987 komt de S4 (5 liter, 320

pk) met licht gewijzigde carrosserie. Een paar jaren later komt de GT en met de GTS bereikt de 928 zijn hoogtepunt in de drie laatste productie jaren tot 1995.

De BMW 6-serie met fabriekscodes E24 is er een in lijn met eerdere coupés uit München. Zijn voorganger - de E9 - was er mede debet aan dat het sportieve imago van BMW verder werd opgewaardeerd. Elke autoliefhebber kent de 3.0 CSL - bijgenaamd Batmobiel - wel met zijn vinnen over de voorschermen en zijn hoge achterspoiler. Vele races zijn hiermee gewonnen.

De lijnvoering van de E24 paste perfect binnen de rest van het BMW-gamma van destijds, met zijn schuin aflopende voorzijde (haaienbek). De eerste serie-auto's liepen in oktober 1975 van de band. Wist u dat de eerste aantallen bij Karmann werden gebouwd? BMW was niet tevreden over de kwaliteit en besloot derhalve de productie snel in





**SPECIFICATIES BMW M635 CSI**

Motor	6 cilinder lijnmotor
Cilinderinhoud	3453 cc
Boring x slag	93,4 x 84 mm
Compr.verh.	10,5 : 1
Brandst.voorz.	Bosch Motronic
Vermogen	280 pk/6500 tpm
Koppel	340 Nm/4500 tpm
Transmissie	5-bak
Aandrijving	achterwielen
Wieloph. v.	onafhankelijk, schroefveren met stabilisator
Wieloph. a.	onafhankelijk, schroefveren
Remmen v.	schijfremmen, geventileerd
Remmen a.	schijfremmen
Gewicht	1508 kg
Banden	245/45 VR 15
Topsnelheid	248 km/u
0-100 km/h	6,4 sec
Prijs (1988)	€ 83.410 (NL)
Waarde nu	€ 28.500 (verkoopprijs)

**SPECIFICATIES PORSCHE 928 S2**

Motor	8 cilinder V-motor
Cilinderinhoud	4664 cc
Boring x slag	97 x 78,9 mm
Compr.verh.	10,4 : 1
Brandst.voorz.	Bosch LH-Jetronic
Vermogen	310 pk/5900 tpm
Koppel	400 Nm/4100 tpm
Transmissie	5-bak
Aandrijving	achterwielen
Wieloph. v.	onafhankelijk met schroefveren, stabilisator
Wieloph. a.	onafhankelijk met schroefveren, stabilisator
Remmen v./a.	schijfremmen, geventileerd
Gewicht	1525 kg
Banden	225/60 VR 16
Topsnelheid	260 km/u
0-100 km/h	6,7 sec
Prijs (1982)	€ 59.770,- (NL)
Waarde nu	€ 15.000,-

vooronder, die zo uit de fameuze M1 overgelepeld werd. Hard nodig om zijn concurrenten bij te houden. Concurrenten zoals de 928 en de W126 coupé van Mercedes-Benz. De M635 CSi werd al als M6 in sommige delen van de wereld geïntroduceerd met 260 pk in plaats van de 286 pk in Europa. Tja, de uitlaatgasemissie-eisen gooiden roet in het eten.

eigen huis – Dingolfing – te doen. In oktober 1976 werd de E24 geïntroduceerd op de autoshow in Genève met zescilindermotoren van 3,0 (630 CS) en met 3,3 liter injectie (633 CSi). In 1979 verving een 2,8 liter injectiemotor (628 CSi) de ‘gecarbureerde’ 3,0 liter. Een jaar eerder was de 218 pk 3,5 liter (635CSi) aan het gamma toegevoegd. De 3,5 liter had aanvankelijk nog 2 kleppen per cilinder. In 1982 kreeg de E24 een update waarbij veel onderdelen werden overgenomen uit de toen nieuwe 5-serie. Een M635 CSi werd aan het gamma toegevoegd: 3,5 liter met vier kleppen per cilinder in het

In 1989 rolde de laatste E24 uit de fabriek om pas in 2003 een opvolger te krijgen (E63 6-serie) met een design van Chris Bangle dat veel meer gewenning vroeg. Oplettende lezers zullen zich afvragen, waarom er ‘M6’ in de kop van dit artikel prijkt. M6 is toch nimmer geleverd in dit model 6-serie? Jawohl! Edoch, enkel voor de Noord-Amerikaanse markt en Japan. Daar werden ze ‘fully loaded’ met alle denkbare opties afgeleverd, zoals de M6 op deze pagina’s. Maarten - BMW-fan in hart en nie-





### BMW EIGENAAR

Maarten is een jarenlange BMW-liefhebber. Na verschillende snelle coupés uit de 3-serie besloot hij samen met zijn kameraad om te investeren in een unieke BMW, de E24 M6 uit 'de States'. In principe staat de wagen te koop – voor krap 25 mille – om wat geld te genereren voor zijn bedrijf, maar na afloop van onze reportage zegt hij: "Eigenlijk moet ik deze wagen gewoon houden." Terechte conclusie, want zo'n auto, in deze uitvoering, in deze staat... is zeldzaam. De 928 van Richard vindt Jeroen overigens ook een geweldige auto, zeker als hij er een paar kilometers in gereden heeft.



### PORSCHE EIGENAAR

Richard Fortuin – bekend van Waar Gebeurd – kocht zijn 928 bijna twintig jaar geleden. Hiernaast heeft hij nog twee 944's, dus tamelijk idolaat van het merk uit Zuffenhausen, dat verder blijkt uit zijn rol binnen de Porsche 928 Club. Het onderhoud doet hij zoveel mogelijk zelf en hierbij schuwt hij niet om zich te verdiepen in complexe elektrische schema's. Hij kent zijn 928 derhalve door en door. "Deze wagen doe ik nooit meer weg," aldus Richard. "Hij komt helemaal tot zijn recht op lange afstanden, zoals onlangs naar het Porsche-museum. Het vermogen is ruim voldoende om snelle wagens van nu bij te houden." De BMW vindt hij niettemin ook een hele mooie wagen die hij naast zijn 928 zou willen hebben.

ren net als zijn vriend Jeroen - wilde al een tijdje een dergelijke auto. Ongezien kochten ze deze M6 van een BMW-clublid in New York. Pas na vijf maanden arriveerde de bloedrode 6 in de haven van Rotterdam. Het wachten meer dan waard. Wat een schitterende wagen! Geweldig mooie kleurencombinatie: rood exterieur, beige leren interieur. Prachtige BBS-velgen maken het plaatje helemaal af. Binnenin alles elektrisch. De sportstoelen - zelfs de hoofdsteunen - zijn elektrisch verstelbaar, het schuif-/kanteldak, de airco waarbij de grote middenconsole achterin verraadt dat dit een uitvoering is die ook de achterpassagiers direct van koele lucht kan voorzien. Typerend voor de jaren '80 was de opkomst van control- en checkpanels die allerlei functies bewaakten. Deze vind je in de BMW links naast het stuurwiel. De zit is meteen perfect. Het dashboard overzichtelijk en redelijk conventioneel qua opstelling. Starten en een seidenweich zovende zescilinder klinkt geruststellend vanuit het vooronder. Hoe agressief het uiterlijk er ook uit mag zien, dit wordt niet onderstreept door het rustige rijden tijdens de eerste kilometers. Comfortabel met een spor-

ver genoeg bovenuit steekt om de bedieningselementen te hanteren. Het design van het interieur is geheel in lijn met die van het exterieur. Gladde, ronde vormen waarbij de indeling ergonomisch geen vraagtekens oproept. Meteen na het omdraaien van de contactsleutel is duidelijk dat dit geen lijnmotor is; een donkere roffel. De Porsche is niet enkel qua zit sportiever dan de BMW, maar ook qua wegligging; stugger en nog directer. De totale beleving is van een hoger sportiever niveau. Iets wat enkel met z'n tweeën te beleven valt, want achterin is er echt geen plaats voor een volwassene. In de BMW gaat dit nog enigszins. Schakelen gaat ondanks de grote afstand tussen pook en versnellingsbak achterin, moeiteloos.

Dan 'gas erop! De BMW jaagt zijn zes zuigers sneller de toeren in dan Porsche met zijn acht kan. De eerste tientallen meters neemt de 6 afstand van de 928, waarna de laatste 'zijn longen' goed volgezo-gen heeft, op toeren komt en het gat niet groter laat worden.

Het Duitse magazine 'Auto Motor und Sport' vergeleek de wagens in 1988 en klokte de volgende acceleratietijden: 0 tot 100 km/u vol-brengt de BMW in 6,4 seconden en de Porsche in 6,7. De 160 pas-seert de BMW in 14,4 tellen en de Porsche in 15,1. Maar bij 200 stamp-t de achtcilinder in de 928 goed door want het verschil is dan kleiner geworden: 24,9 seconden voor de Porsche en 24,3 voor de BMW. Het geluidsniveau is pas op deze snelheid schadelijk voor het gehoor op de lange termijn met 81 decibel voor beide auto's. Waarschijnlijk is de aalgladde carrosserie van de 928 hier een voornaam pluspunt op deze snelheid. Tevens heeft ie 24 pk en 60 Nm meer. Terwijl de tellernaald van de M635 CSi in de vergelijkingstest op 248 km/u bleef steken, zakte die in de 928 verder naar 260 km/u. En dat was in 1984! De Mercedes-Benz 500 SEC was op 231 km/u

**"Je hebt een reactievermogen nodig van een computergamejunk om heelhuids de curve uit te komen."**

tieve ondertoon. Als je het rechterpedaal flink intrapt is het één moei-teloze lineaire versnelling naar de horizon. Zonder nukken, trillingen, of vreemde akoestiek. Doortrekken tot 7.000 tpm en dan pas schake-len, kein Problem! Daarbij beleeft je alles heel beschaaft. Het onder-stel filtert oneffenheden in de juiste mate; je voelt wat er gebeurt, maar het is voldoende comfortabel om vrouwen ervan te weerhouden hun sport-bh te dragen.

De Porsche 928 van Richard is een auto met een tijdloos design. Een unicum qua lijnvoering, je herkent hem uit duizenden. Via het grote portier zetel ik mij in de sportstoelen. Zo... dit zit enkele centimeters lager dan in de BMW. Het dashboard is om de voorinzittenden gebogen alsof je je benen in een cocon stopt en je bovenlichaam er net





blijven hangen en qua acceleratie lag die al een straatlengte achter (0-200 km/u in 41,5 sec.).

De testers van Auto Motor und Sport verbruikten gemiddeld 1 liter 'Arabisch sap' op 5,6 km in de BMW en in de Porsche was dat 200 meter minder. Oef!

De acceleratietijden zoals hierboven omschreven ontlopen elkaar dus niet zo veel. De beleving ervan wel. Zo is die bij de BMW meer op de achtergrond, comfortabeler. Bij de Porsche ben je meer een met de auto, je voelt en hoort nog meer wat de techniek doet. Maar hiermee is niet gezegd dat de BMW 'een softe bak' is. Oh nee! Allesbehalve. Ten opzichte van de Porsche is ie gewoon wat comfortabeler.

Hoe deze wagens zich in het grensgebied verhouden, wil ik niet uittesten. Het zijn tenslotte niet mijn auto's, maar het lief en leed van twee merkfanaten. Dus ik val terug op tests en de ervaringen van de eigenaren.

Beide auto's zijn in bochten lange tijd neutraal, maar als ze over de grens gedreven worden, heb je een reactievermogen nodig van een computergamejunk om heelhuids de curve uit te komen. De BMW blijkt – zeker op nat wegdek – dan een zeer eigenwijs weggedrag te hebben. Bredere banden versterken dit.

Zoals clichématig veelal wordt gedaan, is dat er een voorkeur wordt uitgesproken over een van de auto's aan het einde van een verge-

lijking. Zo van: "Welke neem je mee naar huis?" Jij hebt misschien de keuze al gemaakt. Ik nog steeds niet. Laat je het onderhoudskostenaspect meewegen in de keuze, dan scoort 'de Bayer' de meeste punten. Porsche-onderdeelprijzen liggen namelijk 'op Porsche-niveau'.

Achter het stuurwiel van de Porsche stelt Richard mij voorgaande vraag. Ik vind de M6 in deze kleurstelling met deze opties ongelofelijk mooi en die past heel goed naast mijn E61 550i op de oprit. Daarbij komt nog dat prijzen voor 6-serie BMW's met een 3,5 liter rap omhoog gaan; onder de 15 mille heb je niet veel meer en prijzen lopen op tot 50.000! Een geruststelling dus dat de aanschaf van een mooie '6' geen weggegooid geld is. Een redelijke 928 heb je in handen voor 15 mille, waarbij de laatste GTS-uitvoering met 5,0 liter V8 richting de 30 gaat. Zo'n 928 lonkt met zijn heerlijke V8, transaxle onderstel en unieke vormgeving.

Net terwijl ik dit in mijn gedachten samenvat, voeg ik in op de snelweg, trek door in de versnellingen en hoor die V8 grommen. Tjonge, wat een moeilijke keuze...!

Laat ons weten via mail of facebook wat jouw keuze is en waarom? Wellicht heb je een 6 of 928 en wil je jouw ervaringen met ons delen. De samenvatting komt in onze Post-rubriek.

