Eerbetoon

De FIA (FÃ©dÃ©ration Internationale de l'Automobile) bepaalde in 1960 dat de specificaties van raceautoâ€™s dichter bij die van straatautoâ€™s moesten liggen. Porsche besloot hierop de 718, die gebouwd werd van 1958 tot 1962, in te zetten als racer. De 718-kenmerken laag gewicht, middenmotor en zeer goede handling waren een goed uitgangspunt om de RS60 Spyder-uitvoering te lanceren. Waar de 718 al te omschrijven was als straatauto met race-eigenschappen, kreeg de RS60 als raceauto nagedragen dat hij zelfs op de openbare weg gebruikt kon worden. De keuze voor de 718 bleek goed uit te vallen, want er zijn mooie successen behaald. Zo werden uithoudingsproeven als de 12 uur van Sebring en de beroemde Targa Florio aan de zegekar gebonden met beide keren onder andere Hans Herrmann aan het stuur. Ferrari werd in Sebring als gedoodverfde kampioen met zijn dikke motor op 11 ronden gereden na de twee 718 RS60 Spyders met hun 1,7 liter viercilinder motoren.

Bijna 50 jaar na dato komt Porsche met Boxster RS60 Spyder. Een ode aan de bewuste 718 op basis van de hedendaagse Boxster S. Het exterieur- en interieurkleur zijn direct herkenbaar, maar met de middenmotor en de rijeigenschappen van de Boxster S zijn ook de ingrediÃ«nten aanwezig om in alle opzichten een waardig eerbetoon te zijn. De gelimiteerde oplage RS60â€™s zijn tevens voorzien van een ander uitlaatsysteem wat een vermogenswinst oplevert van 8 pk. Daarmee slecht de auto net de grens van 300 pk, een enorme hoeveelheid voor een auto van dit formaat. Rijtesten.nl had het genoegen met dit juweeltje op pad te mogen.

#943

De kenmerkende aanblik van de 718 met zijn zilverkleurige lak en rode interieur zijn tevens dÃ© kenmerken van de Boxster RS60 Spyder. Waar een zilverkleurig exterieur

veelal garant staat voor een heel gemiddelde auto, is dat bij deze Porsche totaal anders door de combinatie met de dieprode stoffen dak. Het moet wel gezegd dat â€“ zoals zo vaak bij een cabriolet â€“ de auto verreweg op zijn mooist is met de kap naar beneden. Met de kap omhoog komen de lijnen van de frameconstructie net wat te duidelijk in beeld door de rode kapkleur. Het verbreekt enigszins de harmonie van het ontwerp. Gelukkig is het gedurende de testdagen een en al zonneschijn.

Aan het exterieur zijn ook nog enkele, subtiele wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van een standaard Boxster S. Onder de voorbumper zit een flinke spoilerlip die zorgt voor een stoere aanblik, maar vooral voor een verbeterde aÃ«rodynamica. De luchtinlaten aan zij- en voorkant zijn in titaniumlook uitgevoerd, in plaats van zwart, zodat ze goed matchen met de GT Silver Metallic lak. Ook missen de achterlichten de witte unit van andere Boxsters, maar zijn ze totaal rood uitgevoerd. Tot slot heeft het gewijzigde uitlaatsysteem twee vuistdikke perfect ronde uitgangen en daarin wijkt het ook weer net iets af van de niervormige uitlaatstukken van de Boxster S, al is dit natuurlijk vloeken in de kerk om dat andere Duitse merk erbij te halen dat hier niks mee van doen heeft.

Qua uiterlijk heeft de RS60 Spyder dus enkele unieke kenmerken en Porsche heeft ook besloten dat dit uniek moet blijven door slechts 1960 Boxsters in deze speciale uitvoering te bouwen. Dat aantal is uiteraard een verwijzing naar het jaar dat de 718 RS Spyder zijn succes behaalde. Iedere auto krijgt ook een unieke plaquette rechts op het dashboard bevestigd met daarop zijn nummer uit de reeks van 1960. Deze testauto is bij Porsche gekend als nummer 943.

Ambivalente uitstraling

Het Carrera-rode interieur roept een ambivalent gevoel op. Aan de ene kant roept het een wat extravagant of zelfs een tikkie ordinair gevoel op, maar tegelijkertijd komt het ook wel weer reuze chique over als je er dicht op staat. Laten we het er op houden dat deze bijzondere auto het zich toch kan permitteren om er zo â€˜bij te lopenâ€™. Al is het alleen al vanuit historisch perspectief. Zowel de stoelen, als het dashboard als ook de complete deurbekleding en vloerbedekking zijn allemaal in rood uitgevoerd. De enige accenten zijn zilverkleurig, danwel zwart als het een knopje of hendeltje betreft. De kleur zal Porsche overweldigend genoeg gevonden hebben, want verder beperken de wijzigingen in het interieur zich tot de eerder genoemde plaquette op het dashboardkastje en het ontbreken van een koepel boven de drie achter het stuur geplaatste klokken om nog meer het roadster-gevoel te benadrukken. Wel zijn er nog de met â€˜RS60 Spyderâ€™ gegraveerde dorpellijsten. Het is officieel mogelijk om de

Boxster RS60 Spyder ook met een donkergrijs leren interieur te bestellen â€“ en dan ook met een zwarte kap -, maar dat is toch eigenlijk not done voor een speciale uitvoering als deze. Die potentiÃ«le kopers moet dan toch maar gewezen worden op een reguliere Boxster S.

De stoelen omklemmen je heerlijk en geven al aan dat je het betere gooi- en smijtwerk niet hoeft te mijden met deze kleine Porsche. De kuipen zijn uiteraard in beperkte mate verstelbaar, maar het was toch wel vreemd om te zien dat de rugleuning elektrisch versteld kon worden, maar dat het naar voren of achteren schuiven weer helemaal handmatig diende te gebeuren. Dan nog liever geheel handmatig.

De afwerking is simpelweg fenomenaal. Er is geen foutje te bespeuren en de materiaalkeuzes zijn compromisloos: alleen het beste. Daarbij liggen het leren stuur en de prachtig gevormde pookknop ook heerlijk in de hand. Waar alles zo hoogstaand van kwaliteit is, springen mindere zaken toch vaak extra in het oog. Zo was er toch nog het windscherm tussen de rolbeugels. Ogenschijnlijk een futiliteit, maar voor een lieve duit van 474 euro mag je toch hopelijk wel even zeuren op een plexiglazen schermpje dat na enkele weken gebruik al onder de krassen zat en tevens een vaatwasserachtige aanslag vertoonde. Opvallend aan het interieur is overigens de bagageruimte. Zowel voorin als achterin â€“ door de middenmotor is daar ook nog plek â€“ heb je al met al nog behoorlijk wat bergruimte voor een open auto van dit formaat.

Boxersymfonie

De 3,4 liter zescilinder boxermotor brengt direct nadat je de contactsleutel â€“ uiteraard links van het stuur â€“ hebt omgedraaid een heerlijke symfonie ten gehore. Een soepele en veelbelovende roffel komt je van achteren tegemoet. Extra goed hoorbaar, daar het zonnetje flink aanwezig is en de kap direct omlaag kon. De bediening van de pedalen en versnellingsbak matcht prima met het karakter van de auto. Lekker zwaar en vol gevoel, maar toch ook prima voor langere tijd uit te houden. Nadat de auto zich de eerste kilometers heeft laten ontdekken, kan eindelijk gebeuren waar de motor continu al om vraagt: toeren maken. Op afroep komt er een enorm geweld los, met een lekkere grom gaat de Boxster er als een speer vandoor, om vervolgens rond de 4000 toeren zijn grom om te zetten in een opzwepende brul en flink door te sleuren. Rond de 7000 toeren hoeft pas het volgende verzet ingeschakeld te worden en weer stuwt de kleine Porsche zich ogenschijnlijk moeiteloos op steeds hoger wordende snelheid voort. De

papieren waarden liggen op 5,1 seconde van 0 tot 100 km/h en een topsnelheid van 274 km/h. Daar zal geen woord van gelogen zijn, maar het papier vermeld niet de toegevoegde funfactor van open rijden bij zulke prestaties, want Ã©Ã©n ding is zeker: daar wordt het twee keer zo indrukwekkend van. Die funfactor zorgt er dan ook wel voor dat je behoorlijke discipline moet hebben om je niet te laten verleiden om op de rechte stukken steeds je snelheid af te laten zakken om vervolgens weer pijlsnel er vandoor te gaan. Het is echt verslavend. Gelukkig staat de auto, mede dankzij zijn zesbak, prima toe om toch gewoon rustig te rijden. Bij 120 km/h in zijn zes is de Boxster relatief rustig.

Op de rechte stukken kan je lol hebben, maar op bochtige stukken weg des te meer. De racegenen komen helemaal bloot te liggen wanneer je een bochtig stukje weg een flink rap wil rijden. De Boxster kleeft gewoon aan de weg en met het Porsche Stability Management (PSM) is de auto gewoon niet van zijn baan af te krijgen, zonder dat je zelf eerder het gevoel hebt van je zitplaats af te schuiven, ondanks de dikke wangen en lendensteunen. Ook met het PSM uitgeschakeld moest je overigens met de droge testdagen van goeden huize komen om de auto op limieten te betrappen. Overigens is het bij â€˜het spelenâ€™ zeker aan te bevelen om het PASM en de uitlaatknop in te schakelen. Het Porsche Active Suspension Management stelt de dempers behoorlijk wat straffer af, zodat je optimale communicatie hebt met het wegdek. Waar je bij hedendaagse limousines met dergelijke systemen echt niet altijd met de ogen dicht kan zeggen op welke stand hij staat, laat Porsche daar geen twijfel over. Op een klinkerweggetje varieert het effect van â€˜stevige veringâ€™ tot â€˜totaal door elkaar gerammeld wordenâ€™. Het effect van uitlaatknop laat zich raden: meer gebrul. Met name bij lagere toeren wordt er dan door het openstellen van kleppen in het uitlaatsysteem danig meer lawaai gemaakt.

Het is een Porsche, en het blijft een Porsche, vandaar dat de auto in zijn nopjes is wanneer je een serieus beroep doet op zijn kunnen, desondanks blijft het ook een cabriolet die je op een mooie zomeravond de garage uit kan rijden om lekker te gaan toeren. Net als de snelweg, zijn ook slingerende dijkjes prima op een relaxte manier te rijden. In dat geval dien je de sportieve systemen wel uitgeschakeld te houden, maar

met het zonnetje in je gezicht en de vogels en schaapjes om je heen vergeet je acuut alles wat met brandstofprijzen en slurptaxen van doen heeft.

Genieten geblazen

Een knalrood interieur in een Porsche lijkt een combinatie die wat afgunstige reacties kan oproepen, maar niks is minder waar. Veel duimpjes omhoog of haastig tevoorschijn gehaalde mobieltjes met camera toonden dat medeweggebruikers de auto wel konden waarderen. Zelfs oom agent â€“ waar kwam die ineens vandaan? â€“ kwam naast de Porsche rijden na een stoplichtsprintje met niet toegestane snelheden en lachte vriendelijk om er zelf nog harder vandoor te gaan. Was het het lekkere weer? Was het de auto? In ieder geval geen vervelende reacties.

Feit blijft wel dat je evengoed van goeden huize moet komen om je een karretje als

deze te kunnen veroorloven. Waar een standaard Boxster S al 78.514 euro doet, mag je daar voor deze RS60 Spyder uitvoering al een dikke 12.000 euro daarbij optellen. Met opties en al gaat deze Boxster zelfs ruim over de ton heen met 105.042 euro. En dat is niet mis voor een auto van ruim vier meter. De meesten hoeven hun hoofd er gelukkig niet over te breken, maar mocht je interesse hebben in deze uitvoering dan is haast geboden, want zoals gezegd is het een wereldwijd gelimiteerde oplage van 1960 stuks.

Een ding is zeker, rijden met de Boxster is een en al genieten geblazen. Of het nu gaat om stevig boenderen of lekker onthaasten, de RS60 Spyder kan in iedere behoefte voorzien. Zeker met mooi weer. Uw redacteur neem het graag voor lief dat hij net zo rood als het interieur is geworden na enkele zonnige dagen in dit open karretje.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

+ Exclusieve verschijning
+ Extra sportief op afroep
+ Genieten geblazen

Min

- Lijnen gesloten kap
- Kwaliteit windstop
- Prijs