

Porsche  
911 996  
Carrera 4  
Cabrio

# Waargemaakte droom



Van zijn eerste zuur verdiende geld kocht Ger Basten een Porsche-design zonnebril. Zijn vader verklaarde hem voor gek, maar Ger wist het zeker: een Porsche was het summum. Zo'n zonnebril was een goed begin, een auto was immers onbetaalbaar. Hij had een zaterdagbaantje bij een autowasserette en een vaste klant reed in een 911, die Ger dan naar achteren mocht rijden om te poetsen. De zonnebril ligt nu in zijn eigen Porsche.



## *Taxeren met Vredestein*

Door Jan-Erik Plettenburg



Zijn eerste 911 kocht Ger Basten in 2001 na het overlijden van zijn vrouw. Deze tragische gebeurtenis zette Ger aan het denken. De wens om ooit zelf een 911 te bezitten, was onveranderd, hoewel het bijbaantje bij de autowasserette en de herinnering aan de 911 van de vaste klant alweer lange tijd achter hem lag. Hij wilde niets meer uitstellen wat voor hem belangrijk was. "Als het kan moet je je droom waarmaken." De proefrit in de 911 Targa die hij zou kopen, was zijn eerste echte rit in een Porsche. De koop kon niet uitblijven: dit was het helemaal; nooit zou hij de auto verkopen. Ook de gebroken tapeinden die de carterhelmen op hun plek moeten houden, betekenden voor Ger Basten niet het einde van de liefde voor zijn Porsche. Het werd drie maanden sleutelen in zijn schaarse vrije tijd in zijn garage achter zijn huis in Belfeld. Hoewel hij al geruime tijd een kantoorbaan heeft bij Carglass sleutelt Ger graag in zijn vrije tijd en heeft hij veel plezier van zijn met goed gevolg afge-



kopen. Ger had inmiddels ontdekt dat 911's van latere bouwjaren toch ook wel heel fijn rijden. Zijn 911 Targa van 1978 was echt een 'mooi weer' auto: "hij kiert, fluit en lekt". Daar hebben moderne 911's geen last van. Na een paar slapeloze nachten besloot Ger het



ronde opleiding tot vrachtwagenmonteur. Ook zijn clubgenoten van de oldtimerclub De Oetlootklep staat hij geregeld met raad en daad bij.

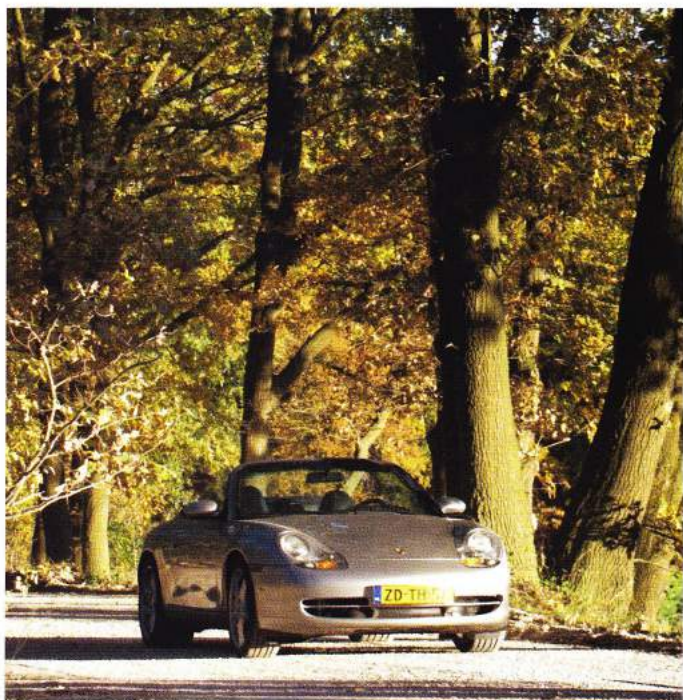
### 'Mooi weer' auto

Vaak zaten er briefjes achter de ruitenwisher als hij zijn 911 ergens had geparkeerd. Altijd weer de vraag of hij zijn auto wilde verkopen en altijd weer was het antwoord: niet te koop. Tot Ger Basten een bod kreeg, dat hem aan het twijfelen bracht. Dat was wel heel veel geld. Hij had de auto zestien jaar en er 30.000 kilometer plezier aan beleefd. Als hij het bod zou accepteren, bood het mogelijkheden om een nieuwere te

bod op zijn Targa te accepteren en kon de zoektocht naar een andere Porsche beginnen. Bij een Mercedes-Benz dealer vond hij in 2017 een Carrera 4 cabriolet, een origineel door Pon in Leusden geleverde Porsche. Hij is de vierde eigenaar; de auto werd in 1999 nieuw gekocht door de directeur van een theater in Utrecht. Inmiddels heeft Ger de complete geschiedenis van de auto in kaart gebracht. Natuurlijk wordt er vooral open mee gereden, maar de bijgeleverde hardtop maakt van de vierwiel aangedreven cabriolet een zeer bruikbare, winterharde coupé. Als tiener reed Ger met vrienden op de brommer naar Luxemburg voor een kampeervakantie. De vrienden van toen zijn alle-







maal inmiddels vaders met zonen én een klassieker. De ene heeft een Alfa Spider, de ander een Fiat 1500 cabriolet. De brommervakantie is sinds enige jaren een lang vader-zoon-klassieker weekeinde geworden. Nog steeds met tent in Luxemburg.

### Maatje groter

De 911 van Ger Basten behoort tot de 996-serie, die zijn tentoonstellingsdebuut beleefde op de IAA van Frankfurt in 1997 en een jaar later op de markt kwam. Dat was schrikken voor de 'echte' liefhebbers. De

luchtgekoelde zescilinder boxermotor werd voortaan met vloeistof gekoeld om te kunnen blijven voldoen aan emissie-eisen. En die koplampen, 'geleend' van de goedkopere en gelijktijdig ontworpen Boxster, verpestten het traditionele 911-smoelwerk. Hoe konden ze het bedenken. Die kritiek heeft Porsche zich aangetrokken. Het front van de 997 die in 2005 verscheen, had weer koplampen die leken op de exemplaren waar de verstokte 911-rijder aan gewend was. De nieuwe 911 was 18,5 centimeter gegroeid ten opzichte van de vorige generatie (993) wat zich vertaalde in meer ruimte voor inzittenden en bagage. Ondanks dat de 911 een maatje was gegroeid, daalde het gewicht met 50 kilo. Het onderstel werd ook aangepast hetgeen resulteerde in meer veer- en rijcomfort. De nieuwe generatie werd ook leverbaar met de 'Tiptronic' versnellingsbak, waarbij gekozen kan worden tussen zelf schakelen met toetsen op het stuur of het schakelen door de bak laten doen. De cabrioletversie stond in maart 1998 op de salon in Genève.

### Aanpassingen

Ger Basten wilde per se een handgeschakelde Porsche en liet voor de zekerheid de motor aanpassen. De motoren van de 996 en ook de 997 staan bekend als plofmotoren. Dat komt door de AOS, de *Air/Oil Separator* die de carterdampen behoort af te zuigen, maar door een niet meer functionerend membraan kan bij plotseling gas loslaten het inlaatspruitstuk zich volzuigen met olie die dan verbrandt in de cilinders. Dat kan leiden tot grote motorschade. Een ander euvel is de onderbemeten waterpomp. De rechter rij cilinders kan het, zeker bij cilinder nummer zes, veel te warm krijgen met alle gevolgen van dien. Het derde pro-







bleem is het lager van de tussenas, het zogenoemde IMS-lager, waarbij de letters staan voor intermediate shaft. Die tussenas drijft met kettingen de nokkenassen aan en zorgt voor de aandrijving van de oliepompe. Het lager aan de koppelingzijde wordt het zwaarst belast. Het zijn lagers die voor het leven zijn gesmeerd, maar dat blijkt in de praktijk tegen te vallen en als het vet verdwenen is, slijt het lager en er

ontstaat speling. Het kan zomaar gebeuren dat de ketting ten opzichte van het tandwiel verspringt en daarmee de kleptiming ontregelt. Het resultaat is vaak verwoestend voor de motor. Ger Basten wilde de ellende niet afwachten en liet zijn motor aanpassen bij een Porsche-specialist. Hij heeft nu een fijne, betrouwbare toerauto voor vakanties en toertochten van zijn club. **RS**

### Wat vindt de taxateur ervan?

"Aan de 911 Carrera 4 cabriolet van Ger Basten kun je amper zien dat er mee gereden is. Alleen de kilometerteller en wat lichte gebruikssporen verraden dat de auto niet nieuw meer is. Op de internationaal gehanteerde schaal van 1 tot 5, waarbij 1 showroom-staat betekent en 5 aangeeft dat het om een project gaat, is de auto van Basten in een staat tussen 1 en 2. Dat betekent een taxatiewaarde van 29.000 euro. Door zijn motorproblemen heeft de 996 het imago minder betrouwbaar te zijn. Met de aanpassingen

is er niets aan de hand en is een 996 een probleemloze, kwalitatief uitstekende auto. De 911 van Ger Basten is het bewijs."



**VREDESTEIN**