

| | | | | DROOMREIS

*Per Porsche 911 Turbo Cabriolet
door de Mooiste Staat van Amerika*

De Porsche 911 viert dit jaar z'n veertigste verjaardag, en onze Amerikaanse correspondent Richard Truesdell gaf hem zo'n beetje het mooist denkbare cadeau: een 11 dagen durende reis door Utah, waarschijnlijk de mooiste van alle 50 Amerikaanse staten. Een rit die u ook kunt maken!

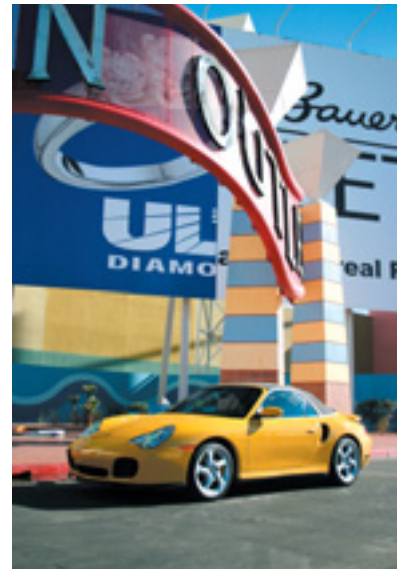
Lang leve de Porsche 911!

Tekst en foto's RICHARD TRUESDELL/NORMA HOWELLS,
bewerking BAS HEIDEMAN

Niet veel auto's worden 40, en er zijn er al helemaal weinig die die prachtleeftijd (het leven schijnt volgens een oud en niet eens Chinees spreekwoord immers pas na de 40 te beginnen) bereiken in een vorm die zó weinig afwijkt van het origineel. Hoewel de Porsche 911 in de afgelopen decennia natuurlijk voortdurend doorontwikkeld is en er technisch nog geen schroef gelijk is gebleven, is de basisvorm altijd 100% 911 gebleven. En zo is hij de verwezenlijging geworden van wat altijd met de term Grand Touring bedoeld werd: een auto die zich evenzeer thuisvoelt op kronkelweggetjes die haarspeldbochten met elkaar verbinden als op een zo leeg mogelijk stuk Autobahn zonder snelheidslimiet. Om die eigenschappen tot op het bot te benutten hebben we voor de 911 een speciaal verjaardagscadeau bedacht: een 3.200 kilometer lange rit door Utah, de Amerikaanse staat die werkelijk alles heeft. Fenomenale natuurparken, besneeuwde bergen, spectaculaire woestijnen – verzin het, en het is er. En welk type 911 is daarvoor beter geschikt dan de Turbo Cabrio? Z'n vierwielaandrijving weet raad met zo'n beetje elke ondergrond en verenigt alle eigenschappen in zich die de 911 in de afgelopen 40 jaar tot een waar icoon van de auto-industrie hebben gemaakt. Eigenschappen die in de cabrio-versie alleen maar worden versterkt. Met z'n volautomatische kap die je in gesloten toestand haast een coupé-idee geeft, en z'n kachel die een gloeiende hitte kan verzorgen terwijl je open in ver-onder-nul-omstandigheden rijdt – wat wil je nog meer?

Dag 1&2: LAS VEGAS

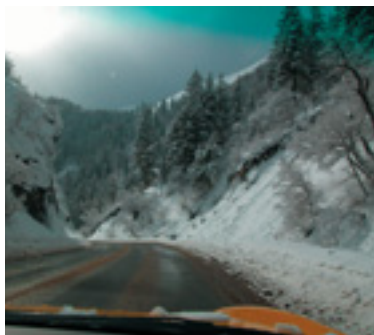
We hebben natuurlijk een beetje feestelijk begin- en eindpunt nodig, en veel feestelijker dan Las Vegas wordt het niet. Het zou dan ook zonde zijn (hoewel zonde op zich niet erg is – ze noemen Las Vegas niet voor niets 'Sin City'...) om de stad meteen weer te verlaten. Daarvoor is er gewoon te veel te beleven. En vergeet niet, je hebt net een stevige reis achter de rug, dus een beetje relaxen mag. Wie alvast wat voorpret wil hebben, kunnen we films als *Bugsy* (met Warren Beatty en Annette Bening) of *Casino* (met Robert de Niro, Sharon Stone en Joe Pesci) van harte aanbevelen. Je krijgt dan een heel aardig beeld van de ontstaansgeschiedenis en de huidige gang van zaken in Las Vegas. Uit het overweldigende aanbod hotels, van low-budget tot 5 sterren, kozen wij New York, New York (www.nyny-hotelcasino.com, 001.702.740.6969), een van de vele thema-hotels die Las Vegas de afgelopen 20 jaar tot een waar Mekka voor zowel families als conferenties hebben gemaakt. Het hotel heeft een gevel die geënt is op de skyline van New York en ligt tegenover het MGM Grand, aan de zuidelijke kant van de fameuze Strip, dé belangrijkste straat van Las Vegas. Op de Strip gebeurt eigenlijk alles, maar het is zeker de moeite waard een paar kilometer noordwaarts een kijkje te gaan nemen in het oorspronkelijke centrum, The Fremont Street Experience. De achtervolgingsscène uit de James Bond-film *Diamonds Are Forever* werd daar gefilmd in 1971. Wie geld zat heeft, kan onze trip ook met een 911 Turbo Cabrio maken, of met een Ferrari F355 Spider of een Dodge Viper. Ze zijn te huur bij bijvoorbeeld Exotic Rental Car – Rent-A-Vette (www.rent-a-vette.com/, 001.702.736.2592) of Dream Car Rentals (www.dreamcar-rentals.com/, 001.702-731-6452). 't Is schreeuwend duur: de Ferrari kost je \$ 750 – per dag! De Viper 'doet' \$ 400. Dan is een Ford Mustang Convertible met \$ 65 per dag al een stuk aardiger, en het kan uiteraard nog een stuk goedkoper. Maar goed, het kán allemaal.



Dag 3: LAS VEGAS – SUNDANCE

Maar dan wordt het tijd te vertrekken. We proberen zoveel mogelijk de snelwegen ('Interstates') te vermijden en op de oude Amerikaanse 'Highways' te blijven. Dat lukt niet altijd, al is het alleen maar omdat in de jaren '60 en '70 een aantal Highways tot Interstate zijn gepromoveerd, simpelweg door er één of meer rijbanen aan toe te voegen. Rij Las Vegas uit richting het noorden op de I-15 – kom je ook nog eens in een andere staat, want je pikt dan een klein stukje Arizona mee, net ten noorden van Mesquite,





voordat je Utah binenrijdt. Verlaat bij Cedar City de I-15 en pak de UT-14 oostwaarts, door het Dixie National Park naar de US-89 North. Voor het bestaan van de I-15 was dat de belangrijkste noord-zuidroute van Canada naar Mexico. Het zal op deze weg een stuk langzamer gaan dan op de I-15, maar je hebt tot aan Sevier tenminste wel de kans te genieten van Utah zónder de eindeloze hoeveelheden winkels en hotelketens. Bij Sevier kun je de I-70 East of West nemen. West leidt je weer terug naar de I-15, regelrecht naar Provo. Neem dus East en vervolgens, in Salina, de US-89, die je via een mooiere route naar Provo leidt. Vóór de stadsgrenzen moet je uitkijken naar de US-189 North. Die neem je, en verlaat via Brigham Young University en de LDS-tempel (zie kader 'Mormonen') de stad weer richting noordoosten, door Provo Canyon, tot je bij de kruising met de Alpine Scenic Loop/UT-92 komt. Ga daar linksaf en rij de heuvel op. Na 5 km ben je bij Sundance Resort (www.sundance-resort.com, 001.801.225.4107).

Dag 4&5: IN EN ROND SUNDANCE

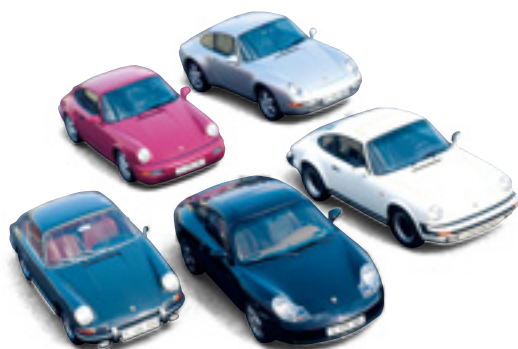
Sundance werd in 1969 opgericht door niemand minder dan acteur/regisseur Robert Redford. Vandaar ook de naam – met de film *Butch Cassidy and the Sundance Kid* (met hem en Paul Newman) brak Redford wereld-

wijd door. Goed idee dus om die aan het lijstje Voorpretfilms toe te voegen. In de winter kun je er fantastisch skiën, en in de zomer is het een eldorado voor wandelaars en mountainbikers. Maar er gebeurt enorm veel in Sundance, het meeste heeft te maken met 'de Schone Kunsten' en film in het bijzonder. Het Sundance Institute (institute.sundance.org) en het Sundance Film Festival (festival.sundance.org/) dat in januari gehouden wordt, zijn evenementen die inmiddels een naam te verliezen hebben. Sundance Resort is een zalige plek met uitstekende, grote kamers die allemaal een eigen Western-thema hebben en uitstekend eten. Echt iets om een extra dag door te brengen.

Dag 5: SUNDANCE – MOAB

Dag 5 wordt een lange. We verlaten Sundance en gaan naar het Heilige der Heiligen van de off-road wereld: Moab, in Oost-Utah, bijna tegen de grens met Colorado. Weer terug op de US-189 rijden we eerst richting Thistle om daar de US-6 East richting Price te pakken. Liever hadden we het anders gedaan – via de US40 East door het prachtige Uinta National Park, maar er lag nogal wat sneeuw en dat zou zonder sneeuwkettingen niet verstandig zijn geweest. Deze rit voert langs de rijke mijn-historie van Utah. Net ten noorden van Helper

De 911 door de jaren heen
Wat zijn de opmerkelijkste 911-modellen in de afgelopen 40 jaar? Da's een hopeloze vraag; alsof je een jongetje van 6 met carte blanche een snoepwinkel in stuurt. Een bij voorbaat tot mislukken gedoemde poging de fraaiste 911's de eer te bewijzen die ze toekomt...



DE INTRODUCTIE We spreken herfst 1963. Op de IAA in Frankfurt krijgt de autowereld een enorme schok te verwerken met de introductie van de Porsche 911, toen nog 901 geheten. Hij was simpelweg bedoeld als opvolger van de 356, maar niemand had er ooit rekening mee gehouden dat dit model het 40 jaar zou volhouden. De McPherson voorwielophanging en schijfremmen rondom waren toen al even vermeldenswaardig als de 130 pk sterke zescilinder boxer-motor. De 911 had een top van 210 echte kilometers per uur.



Eerste generatie (1964-1973)

TARGA! In 1967 kwam Porsche voor het eerst met een Targa-model, bedoeld als eerbewijs aan de 11 Porsche-overwinningen in de afmeuze Targa Florio-race in Sicilië. De ingebouwde roll-bar zorgde voor zowel veiligheid als torsiestijfheid. Het dakdeel kon worden opgeborgen in de bagageruimte. De achterraut van het eerste model was van plastic en kon ook worden opgevouwd. In de loop der jaren evolueerde de Targa gezellig met de Coupé mee.



912: BUDGET-911 Er bleek nogal wat vraag te zijn naar een 911 die wat vriendelijker voor de portemonnee was. Die kwam er dan ook in de vorm van de 912. Z'n motor, een 90 pk leverende viercilinder, stamde nog uit de 356. Maar goed, daar was de prijs ook naar: 16.250 mark.



DE EERSTE RS Veel Porsche-fanaten beschouwen de Carrera RS als de meest pure van alle 911's. Hij werd net vóór de 10e verjaardag van de 911 gelanceerd en was een volbloed racer, opgebouwd uit lichtgewicht-materialen. 't Is feitelijk de grootvader van wat we nu een GT noemen. Alle 500 exemplaren werden snel verkocht. De cijfers zeggen alles: 210 pk, top 240 km/h.



pakken we de US-191 South, die naar de stadjes Helper (het Western Railroading and Mining Museum is de moeite waard) en Price. Als je iets hebt met dinosaurussen moet je in Price zeker het College of eastern Utah Prehistoric Museum bezoeken – er is onder meer het skelet van een in de buurt opgegraven Allosaurus te zien.

Wij reden Price weer uit via de US-6/US-191 South. Op dat stuk weg kon ik het even niet laten. Ik zag een wagen van de Highway Patrol precies de andere kant oprijden met zwaailichten en sirenes vol in werking en besloot de 911 eindelijk te geven waar hij al zo lang om vroeg: een pak op z'n donder. Het gas ging op de plank en kon onder luid gejoel van de boxermotor Even de 160 mph (256 km/h) aantippen. Op dat moment bedacht ik me dat het best zou kunnen dat er de eerste politiewagen best eens gevolgd zou kunnen worden door een tweede – en dan was ik serieus 't haasje geweest. In de Verenigde Staten zijn ze nog beduidend minder gecharmeerd van dit soort snelheden dan in Europa, en gepakt worden



levert je een haast onbecijferbare boete op, en een tijdje een originele County Jail van binnen moeten bekijken behoort zeer wel tot de mogelijkheden. In Green River pakten we met een keurige snelheid de I-70/US-191 en pakten na zo'n 40 km Exit 180 richting onze bestemming, Moab. Vlak voor Moab kom je bij een brug over de rivier de Colorado. Als je ons voorbeeld volgt ga je daar linksaf naar de UT-178 en rijdt bijna 30 km door tot je links de ingang van de Sorrel River Ranch (www.sorrelriver.com, 001.435.259.4642) ziet.



Tweede generatie - G-serie (1973-1989)

250 KM/H! Net als andere constructeurs werd Porsche in het begin van de zeventiger jaren geconfronteerd met wijzigende emissie-eisen, die over het algemeen geen denderend effect hadden op het vermogen. De eerste van de nieuwe G-serie had een 150 pk sterke 2,7-liter motor. Groter nieuws kwam een jaar later, bij de introductie van de Turbo-modellen. In 1975 kwam de drieliter 911 Turbo, die een top van 250 km/h haalde en van 0-100 gingen in 5,5 seconden – haast ongelooflijk in die tijd.

1983: DE EERSTE CABRIOLET! Geurende de jaren '80 bleef Porsche sleutelen aan de G-serie en kwam, bijna 20 jaar na de introductie éindelijk met een heuse cabriolet. De eerste 911 Cabrio had een drieliter boxermotor met 204 pk. In 1985 kwam het Carrera 3.2-model met een 3.2-motor met 251 pk.



Dag 6,7&8: MOAB, CANYONLANDS NP AND ARCHES NP

Als het landschap en het uitzicht vanuit je kamer je op de een of andere manier bekend voorkomt: dat kan kloppen. Diverse klassieke western-films zijn hier opgenomen, bijvoorbeeld Rio Grande uit 1950, met de legendarische John Wayne in de hoofdrol – nog zo een voor de Voorpretfilms.

Toen ik trouwens een paar maanden later bij een Marlboro-billboard een vrij hevig déjà vu-gevoel kreeg, realiseerde ik me dat het landschap op de achtergrond exact was wat ik gezien had toen ik Sorrel River Ranch 's ochtends m'n gordijnen opentrok. Vanuit de ranch kunnen we twee Nationale Parken bezoeken. Het dichtstbij is Arches National Park, genoemd naar de karakteristieke roodstenen bogen die de natuur hier heeft gevormd. In westelijk richting, via de UT-313, ligt Canyonlands



TUSSENSTOP

Derde generatie - type 964

Het type 964 werd ter gelegenheid van de 25e verjaardag van de 911 gelanceerd. Zo'n 85% van de onderdelen was nieuw. Belangrijk was ook dat voor het eerst vierwielaandrijving voor een wat breder Porsche-publiek beschikbaar komt: de Carrera 4 is een feit. De motorinhoud gaat naar 3,6 liter, het (basis)vermogen naar 250 pk. In 1989 wordt de tegenwoordig reuze-populaire Tiptronic-bak voorgesteld, een automaat die je ook zelf kunt schakelen.



hier komt een film weer om de hoek kijken. Weet je nog hoe in die beroemde laatste scène van Thelma and Louise Susan Sarandon en Geena Davis hun Ford Thunderbird uit 1966 een ravijn in rijden? Hier gefilmd. Het landschap in Canyonlands is van een onbeschrijflijke, betoverende schoonheid, en in deze streek worden de zwaarst mogelijke 4x4-trials verreden. En mountainbiken kun je hier beter dan waar ook ter wereld. Voor meer info over hoe je dat soort activiteiten zelf kunt ondernemen, kijk je op www.moab.com

Dag 9&10

Na een paar dagen in Moab waren we helaas door de weersomstandigheden gedwongen onze voorgeno-



men route iets te verleggen. Dat had met de sneeuw én met de Porsche te maken - er waren in de vrij wijde omgeving simpelweg geen sneeuwkettingen te vinden die voldeden. Een 911 Turbo Cabrio neemt nu eenmaal geen genoegen met een vanwege de Amerikaanse versie van de firma Halfords verkrijgbaar setje - er moeten speciale kettingen om, die je zo goed als alleen bij de Porsche-dealer kunt krijgen. En laat de eerste de beste nou een paar honderd kilometer verderop zitten... Dan liever een andere route. En dus reden we

in plaats van naar Boulder, in het Dixie National Forest, om de bergen heen. En dus ging het zuidelijk op de US-191 richting Bluff (geniet u trouwens ook zo van al die plaatsnamen...?), waar we weer de US-163 West op konden, richting Kayenta, Arizona. Daar konden we dan weer via de US-160 West en de AZ-98 North naar Page, om neer te strijken aan de oevers van Lake Powell. Dat is een enorm meer, zelfs het op één na grootste door de mens aangelegde meer ter wereld. Dé plek om daar te vertoeven is Uncle Bill's (www.canyon-country.com/uncle-bill). Het is er gezellig en goed te betalen, en het feit dat de eigenaresse de enige vrouw is die ooit een NASA-satelliet naar haar vernoemd heeft gekregen, zegt wel iets over de gastvrijheid. Ruim van tevoren boeken!





De volgende ochtend ontmoeten we onze oude vriend de US-89 weer. Langs de zuidelijk grens van het Grand Staircase Escalante National Monumentging het richting onze bestemming, Zion National Park. Je blijft op de US-89 tot aan Mount Carmel Junction, waar je de UT-9 op draait, die het 'park' van links naar rechts doorkruist. We deden de kap weer naar beneden in de hoop dat er niets uit de antraciet-grijze wolken zou vallen. Wát een rit! Onze kanarie-gele 911 manoeuvreerde zich haast als vanzelf door tussen de vuurrode rotsen door, die af en toe verdacht veel weghadden van een tunnel zonder dak. En dan met dat zalige zescilindergeroffel dat je via de rotsen steeds weer terugkrijgt - je kunt je afvragen of rijden ooit veel mooier wordt. Omdat we van deze omgeving maar geen genoeg konden krijgen, bleven we een dagje langer, en wel in de Zion Lodge.

Dag 10: Door Zion en naar Mesquite

Als je in een van de vele Amerikaanse Nationale Parken (www.nps.gov) toert, is het als het ook maar enigszins mogelijk is, 't slimst te opteren voor een verblijf middenin het park. Veel van die accommodaties zijn officieel 'Nationaal Erfgoed' en schoolvoorbeelden van vroege Amerikaanse architectuur. De Zion Lodge (www.zionlodge.com/, 001.435.772.3213)

Vierde generatie - type 993 (1993-1998)

PERFECTIE Volgens veel liefhebbers eigenlijk het perfecte model: de 1994 Carrera Cabriolet. Hij staat voor alles wat een 911 dé auto maakt en is zonder meer één van de 'benchmarks' in Porsches geschiedenis. Z'n motor is inmiddels gegroeid tot 3.6 liter en levert 285 pk. Daarmee moet hij een top bereiken van 280 km/h.



TARGA ANDERS De nieuwe Targa, die in 1995 werd geïntroduceerd, combineerde de veiligheid van een coupé met de 'vrijheid' van een cabriolet. Het geheim zat hem in een innovatief schuifdak, dat je zo ver kon laten openstaan als je zelf wilde. En omdat het dak van glas was, had je zelfs dicht rijdend (bijna) de sensatie van open rijden, maar dan zonder de rijherrie.



VERVOLMAKING De Turbo Coupé was een legende zolang als hij leefde. De vervolmaking van de luchtgekoelde boxermotor, met twee turbo's die elkaar 'aanvulden', was een technologisch hoogstandje. Hij stampde 408 pk naar alle vier de wielen en maakte een top van 290 km/h mogelijk. Door z'n uitgebouwde wielkasten en zeker door z'n 'taartschep'-achterspolier een dikke en niet te missen verschijning.



Vijfde generatie - type 996 (1999-2004)

REVOLUTIE In 1998 veranderde er iets wezenlijks aan de 911: de zo typerende luchtkoeling kreeg een schop, en er werd overgestapt op waterkoeling. De Carrera 4 markeerde ook de introductie van het Porsche Stability Management. De Turbo was nog weer krachtiger dan z'n voorganger: 420 pk garandeerde een top van, jawel, weer een mijlpaal: 305 km/h. Op de foto trouwens het jubileummodel dat Porsche ter gelegenheid van de 40ste 911-verjaardag uitbracht.



WOEST! Nadat coureur Walter Röhrl er in 1999 voor het eerst in slaagt met een serieproductie-auto, een 911 GT3, de beruchte Nordschleife van de Nürburgring in minder dan 8 minuten te ronden (7:56,33 min.), besluit Porsche dat het nóg wel wat woester kan. Het resultaat: de GT2. 462 pk en 620 Nm op alleen de achterwielen en géén stabiliteitssysteem. Een auto voor écht barre mannen.





is zo'n plek. Oorspronkelijk gebouwd door Gilbert Stanley Underwood rond 1920 werd het geheel door brand verwoest in 1966. De herbouw nam amper 100 dagen in beslag en de oude rusieke sfeer bleef wonder boven wonder geheel behouden. Het aardige is dat er tot medio maart speciale tarieven gelden - scheelt een leuke jas. In de zomer behoren Zion en het aangrenzende Bryce National Park tot de populairste bestemmingen die je je in Amerika kunt bedenken, dus tijdig reserveren is geen goede tip maar een vereiste. Wij gingen via de UT-9 weer naar de I-15 richting Las Vegas. Ongeveer een uur

reistijd te noorden van Las Vegas kom je in Mesquite, wat een aardig idee geeft van hoe Sin City er een jaar of 30 geleden uit moet hebben gezien. Veel hotels, maar niet in die onvoorstelbare over-the-top-stijl die de Strip kenmerkt. Neem, als al die overdaad je tegenstaat, bijvoorbeeld Casablanca Resort (www.casablancaresort.com, 001.702.346.6883). Da's nog altijd redelijk betaalbaar, ook omdat het hotel gebruikt wordt als (goedkoop) middel om de mensen de casino's in te lokken. Voorbeeld: een uitstekend binnen te houden 'Prime Rib'-maaltijd kost je hier met z'n tweeën ongeveer \$ 35, en da's minder dan de helft van wat je er zelfs maar in de buurt van de Strip voor zou neertellen.

Dag 11: Mesquite –Las Vegas

En uur of vier rijden en je bent weer in Las Vegas, de plek waar de 911 me weer zou worden afgenomen door de pr-medewerker van Porsche. Op zich een reuze-pijnlijke ervaring, maar ik troostte me met de gedachte dat ik het onuitsprekelijke genoeg had gehad hem meer dan 2.000 mijl door de meest spectaculaire landschappen van Noord-Amerika had mogen sturen. Wat een manier om z'n veertigste verjaardag te vieren! Voor ons staat het vast: na de 911's z'n veertigste kán z'n leven inderdaad alleen maar mooier worden. Gefeliciteerd, 911, en dat er nog maar vele, véle verjaardagen mogen volgen!

Zesde generatie - type 997 (2004-verre toekomst)

Vanaf 17 juli is het zover: dan wordt de nieuwste generatie gelanceerd: de 997. Wederom is aan het basisontwerp nauwelijks iets veranderd, het is hooguit wat gepolijst. Voorlopig

komen er twee versies: de Carrera (325 pk, 0-100 in 5,0 s, top 285 km/h) en de met een 3,8-liter grote zescilinder boxer bedeelde Carrera S (355 pk, 0-100 in 4,8 s, top 293 km/h). We zijn voorlopig dus nog lang niet van de 911 af. En dat is maar goed ook!

