



Verguisd door de Porsche-purist, aanbeden door een snel groeiende achterban. Akira Nakai van Porsche-tuner Rauh-Welt Begriff maakt de tongen los met zijn ruige 911's. Zijn tentakels reiken inmiddels tot in Nederland. We laten ons vastgrijpen door een van zijn meest brute creaties ooit: een RUF BTR3 RWB.

TEKST PETER HILHORST  
FOTOGRAFIE ARNO LINGERAK



# DUITSE

# SUSHI



Zonder genade slijpt Nakai het voorspatbord uit de Ruf. Zijn werkwijze is rommelig, het eindresultaat is netjes.

**S**TREPEN LICHT VALLEN ALS SPOTLIGHTS OP EEN GEWONDE 911 MET EEN UITGESLEPEN VOORSPATBORD. Stof hangt in de lucht, als kruiddampen na een liquidatie. Op zijn hurken kijkt een vermomde Japanner bewegingsloos naar de gehavende Porsche. De slijptol ligt op de grond, een

Winston Red-sigaret bungelt in zijn mondhoek en een oog is dichtgeknepen. Hij aanschouwt zijn werk, als een schilder die afstand neemt van zijn doek om de juistheid van de compositie te controleren. Een kunstenaar aan het werk. Dat is de lezing van een bewonderaar. Een ander zal het tafereel als 'de killer en het slachtoffer' omschrijven. Want Akira Nakai van Porsche-tuner Rauh-Welt Begriff (RWB) polariseert Porsche-liefhebbers met uitbundige bodykits voor luchtgekoelde Porsches. En laten dat nou net de 911's zijn die in Porsche-kringen inmiddels een heilige status hebben gekregen. De een zet dan ook een prijs op het hoofd van de Japanner, de ander laat de RWB- oprichter invliegen om zijn Porsche te laten ombouwen. Piloot Bert van de Klundert deed het laatste, om zijn zeldzame 930 Turbo RUF BTR3 uit 1987 onder handen te laten nemen.

Akira Nakai, door fans Nakai-san genoemd, startte Rauh-Welt Begriff zestien jaar geleden in de buitenwijken van Tokyo. Zijn extreme stijl met verbrede wielkasten, enorme vleugels en laag uitgesneden bumpers sloeg aan. Inmiddels heeft hij een serie bodykits ontworpen voor de 930, de 964 en de 993 die geïnspireerd zijn door de befaamde Porsche 911 RSR-racers. Van de

Klundert kijkt ontspannen toe, terwijl de Japanner zijn 911 'te grazen' neemt. Hij vertelt: "De 934 en 935 RSR Porsches uit de jaren zeventig hebben mij altijd gefascineerd. Nadat ik een verhaal las over RWB was ik direct enthousiast. In Azië is deze man heel groot, een cultheld. Hij heeft inmiddels eigenhandig meer dan honderd RWB's gebouwd. Ik ben naar Tokyo gegaan om hem te ontmoeten en een eventuele bouw te bespreken." Enkele maanden na zijn bezoek aan de rokerige werkplaats van Nakai besloot de Nederlander het project door te zetten. "Het was een gok en een vrij dure ook. Dit kost me in totaal dertig mille. Ik heb voor mijn 930 een 964-bodykit gekozen, omdat ik die het mooist vind. Vervolgens vroeg ik bij mijn werkgever een vlucht naar Japan aan, haalde Nakai-san op en nu is hij hier aan het werk. In een week moet mijn RWB klaar zijn."

De Japanner is bezig in de werkplaats van Vianen Car Refinish in Woerden. Nakai spreekt nauwelijks Engels en lijkt maar wat aan te rommelen. Als hij weer een Winston Red aansteekt, heeft hij even tijd. Uw werkwijze lijkt wat ongestructureerd? Hij knikt en lacht beleefd, zoals alleen Japanners dat kunnen: "Ik werk niet met computers en ik maak geen ingewikkelde schetsen, maar visualiseer alles ter plekke", terwijl hij met zijn wijsvinger tegen zijn slaap tikt. "Maar ik krijg ook inspiratie door te praten met de eigenaar. Wat wil hij met de auto? Waar gebruikt hij hem voor? Zo ontstaat langzaam het beeld van de RWB-versie."

Zoals zoveel van zijn leeftijdgenoten begon Nakai zijn autoleven in een Toyota. "Ik startte met driften in een AE86 (een achterwielaangedreven Toyota Corolla GT Coupé, PH). Met vrienden spraken we in het weekend af en met tientallen gingen we de heuvels buiten Tokyo

in. De hele nacht gleden we over het asfalt. Omdat er veel van deze Hachiroku's (geuzennaam voor de AE86, PH) meereiden, wilde ik me onderscheiden en personaliseerde ik mijn auto. Ik zag het aanpassen als een manier om plezier te hebben met auto's. Later kocht ik een Porsche 911 en begon daaraan. Zo is RWB begonnen."

Nakai richt zijn aandacht op de luchtgekoelde Porsches, omdat zijn stijl daarbij het best past. "De 930, 964 en 993 series van de 911 zijn compacte, lichtgewicht sportauto's. Ze zijn puur, ze zijn rauw. Daar houd ik van. De nieuwere 911's zijn te groot en ze komen steeds verder af te staan van het origineel." In Porsche-kringen wordt er heel wisselend over zijn creaties gesproken. "Niet iedereen hoeft al mijn auto's mooi te vinden. Een paar mensen is al genoeg. Het is goed dat RWB iets losmaakt, of dat nou positief of negatief is. Als je er iets van vindt, betekent het in elk geval dat je passie hebt. En passie is belangrijk in het leven."

Passie en een avontuurlijke inborst kunnen Van de Klundert niet worden ontzegd. De elektrische zaag is namelijk in een nogal bijzondere 911 gegaan. Hij licht de doopceel: "Deze auto rolde als 930 Turbo met een geblazen 3,3 liter zescilinderboxer de fabriek uit. De eerste eigenaar besloot hem in 1991 om te laten bouwen tot een RUF BTR3. Dat kostte destijds DM 110.000, ongeveer de nieuwwaarde van de auto." Daarvoor werd voor DM 24.115 onder meer het blok opgeboord tot 3,4 liter, waardoor het vermogen steeg tot 408 pk. Voorts werd er een in die tijd unieke zesversnellingsbak gemonteerd voor het luttele bedrag van DM 24.500. Zo haalde Van de Klundert hem in 1998 uit Duitsland. Zes jaar later was het blok aan revisie toe en dat was een mooie gelegenheid om het vermogen op het niveau van een RUF

'Ik werk niet met computers en maak geen ingewikkelde **SCHETSEN**, maar visualiseer alles ter plekke'



De polyester spatborden zijn gepo-nageld en vastgekit.



De 44-jarige Japanner en vader van drie kinderen leeft uit zijn koffer. Onder: eigenaar Bert van de Klundert kan op een laptop het motormanagement aanpassen.



'Dit type 911 heeft in menig **HORRORVERHAAL** de hoofdrol vervuld. Deze doet auditie met 540 pk en 720 Nm'



Peperdure Kremer-intercooler. De wielen zijn van het Amerikaanse Works en hebben de maat 10,5 j x 18 voor en 12,5 j x 18 achter. Voor staat hij op 265/35 R18-banden, achter op 315/30 R18.



CTR, ofwel de befaamde Yellowbird, te krijgen. Van de Klundert ontleedt zijn racemotor: "Bij APP Racing in Weesp kreeg de zescilinder dubbele ontsteking met zes dubbele bobines, een hybride KKK-turbocompressor, op maat gemaakte nokkenassen, een zeldzame Kremer-intercooler, een speciaal uitlaatsysteem en een DTA-motormanagement dat zich met een laptop laat aanpassen. Daarmee kan ik allerlei dingen afstemmen aan de auto." Van de Klundert haalt een klassieke Toshiba T1910 tevoorschijn en demonstreert. "Als de auto voor de APK moet, dan pas ik op de computer de ontstekingstiming aan en komt hij probleemloos door de keuring. Geweldig toch? Het blok produceert nu op 1,2 bar turbodruk 540 pk en 720 Nm. Dat alles op een gewicht van 1150 kg!"

Weken later ontmoeten we Van de Klundert weer als zijn RWB Porsche is afgebouwd. "En mannen, wat vinden jullie ervan?", vraagt hij. We moeten toegeven dat de aanvankelijke scepsis is verdwenen en dat het eindresultaat indrukwekkend is. Bruut en ruig. Geen karikatuur van een 911, maar een samenhangend geheel. Mooi afgewerkt ook, want de polyester panelen zijn strak gemonteerd. De trotse eigenaar vertelt: "Nakai-san heeft ook even flink gegumd om het onderstel af te stemmen en hij rijdt nu geweldig. Hij heeft vroeger veel gerace met de 911 en weet waarover hij praat." De samenwerking tussen Nakai en John Vianen verliep zo goed, dat het bedrijf in Woerden officieel de RWB-shop voor Europa is geworden. Van de Klundert: "Ik ga me daar hobbymatig ook mee bemoeien. Gewoon, omdat ik het leuk vind en ik hoop gelijkgestemden tegen te komen. Mensen, die net als ik enthousiast worden van RWB en deze stap durven te zetten."

Genoeg bewonderende woorden, want hoe rijdt deze John Rambo op wielen? Door de

schroefkooi en de Recaro-racekuipen vraagt de instap iets meer toewijding dan normaal, maar als je zit, dan kun je geen kant meer op. Vanachter het stuur intimideert de RWB niet, omdat het een vertrouwde 911-aanblik geeft. Toch waarschuwt hij continu via de spiegels, waarin de immense achtervleugel altijd aanwezig is. Dit is namelijk een auto uit een tijdperk waarin onkunde nog genadeloos werd afgestraft, omdat levensreddende elektronica nog niet bestond. Toch schenkt de RWB zijn bestuurder onmiddellijk vertrouwen door de eerlijke bediening. De vooras heeft flink wat camber, waardoor kleine stuuruitslagen relatief weinig kracht vragen. Zeker gezien de onbekrachtigde besturing en de voorbanden met een breedte van 265 millimeter. Je bent er daardoor - al dan niet terecht - van overtuigd altijd op tijd te kunnen zijn met tegenstuur, mocht de achterzijde op drift raken. Als de auto eenmaal rolt, dan is de besturing perfect. Transparant en vol van gevoel. Maar zodra de besturing meer *lock* krijgt, neemt het gewicht in de besturing toe, doordat het contactvlak van de banden groter wordt en het camber effect sorteert. Dan begint de neus serieus apexen te bestormen. En hoe harder je gaat, hoe meer druk er op de auto komt en hoe meer de precisie toeneemt. Het vrijblijvende zoeken van de vooras verdwijnt en hij begint echt scherp te worden. Het gewicht van de motor drukt stevig op de achteras en door een sperdifferentieel met een percentage van 80 procent graven de achterwielen zich vast in het asfalt. Voor je het weet, ga je steeds vroeger op het gas om gebruik te maken van de enorme tractie. De hoeveelheid onderstuur door de 'duwende' achteras valt mee, want de kleefkracht van de RWB is enorm, maar daarin schuilt het gevaar. De grens ligt heel ver weg en is flinterdun. Het houdt een keer op en dan is een zesde zintuig nodig om hem op te vangen.

Dit type 911 heeft in menig horrorverhaal een hoofdrol vervuld. De gemene randjes, ze kloppen allemaal. Gas lossen in een bocht is verboden, want het pendulumeffect van de achterin hangende motor is berucht. Het is een mannenauto die een lange leercurve vraagt. Je moet hem voorzichtig benaderen, met ontzag behandelen, rustig aftasten en langzaam uitvinden hoe hij reageert in kritieke situaties.

Ook het inslagmoment van de turbo verdient enige studie, want met 720 Nm kan dat een spreekwoordelijke krater in de grip slaan. Zodra de toerennaald het getal '3' voorbij sluipst, laat hij zijn wilde kant zien. De neus verheft zich, de besturing wordt lichter en de lancering is aanstaande. Ongehoord wat een stappen deze 911 dan zet. Hij blijft tot aan 7200 toeren per minuut vol vuur doorsprinten. De zesbak schakelt met wat lange slagen en niet heel trefzeker, waardoor elke gangwisseling wordt gevolgd door een lichte vertwijfeling of de juiste versnelling wel is gevonden. Maar dat went, verzekert de eigenaar. De zware koppeling komt van een 997 GT2 en vraagt flinke kuitspieren, maar laat zich verrassend goed doseren. Net als de remmen. Hard trappen is hard vertragen. Met andere woorden: het is een auto die niet snel zal vervelen. Een boek zonder einde, een thriller zonder slotscène. En denk je hem op droog na maanden onder knie te hebben, dan kun je in de regen weer van voor af aan beginnen, want je moet stevig in de schoenen staan om met dit turbokanon overweg te kunnen. Net als Bert van de Klundert stevig in zijn schoenen stond toen hij besloot om zijn bijzondere RUF met een slijptol te laten bewerken. Niet iedereen zal zijn keuze begrijpen en de creaties van de Japanner waarderen. Wij hebben bewondering voor het eindresultaat en respect voor het lef van de eigenaar.