



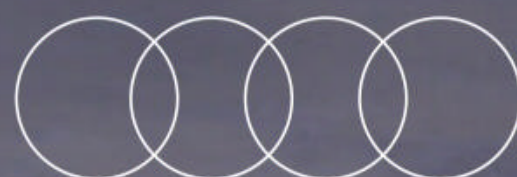
RS e-tron GT

Passion creates progress

Ontdek de Audi RS e-tron GT bij de Audi Sport dealer.
Voor meer informatie kijk op audi.nl/sport

Performance is an attitude

Gemiddeld stroomverbruik volgens WLTP-norm: 19,9 - 21,6 kWh/100 km.
Gemiddelde CO₂-emissie: 0 g/km. Het stroomverbruik en de CO₂-emissie is mede afhankelijk van de gekozen uitrusting.



NUMMER 2 | 2021 | € 6,75

**Auto
Week**



ZWARTE SENSATIE **ALLE AMG
BLACK SERIES BIJ ELKAAR**

GT

PORSCHE 911 CARRERA S



BMW M4 COMPETITION

TANDEN
IN DE **911**

**CARROSSERIE OP MAAT
VAN NIELS VAN ROIJ**
'U WILT EEN FERRARI
SHOOTING BRAKE? DAN
MAKEN WIJ EEN FERRARI
SHOOTING BRAKE'



Reportage Rolls-Royce Ghost
Bentley Flying Spur

**UIT ELKAAR GEGROEID,
BIJ EEN GEBRACHT**

TEST MERCEDES-MAYBACH GLS



Het ultieme shinen met een SUV



FACEL VEGA RESTAURATIE



Maak van elk moment een belevenis.

De nieuwe Taycan Cross Turismo.

Kijk voor meer informatie en alle Porsche Centra op [porsche.nl](https://www.porsche.nl)

Gemiddeld elektriciteitsverbruik 26,4 – 22,4 kWh/100 km en CO₂-emissie 0 g/km.



PORSCHE

EQA

THIS IS FOR A NEW GENERATION.

Dit is voor wie houdt van 100% elektrische rijdynamiek in een compacte atletische vormgeving. Van onovertroffen veiligheidssystemen, comfort-uitrustingen, een rijbereik tot 424 km en een bijzonder vooruitstrevend MBUX-infotainment. Dit is voor wie vandaag vooruitkijkt naar morgen. Neem contact op met uw Mercedes-Benz dealer of ontdek hem op [mercedes-benz.nl](https://www.mercedes-benz.nl).



Gecombineerd verbruik: 17,8 - 19,1 kWh/100 km. CO₂-uitstoot: 0 - 0 g/km (WLTP).
Voor officiële dealeradressen, kosten en leveringsvoorwaarden, zie [mercedes-benz.nl](https://www.mercedes-benz.nl).

HUIDHONGER

Als journalisten gaan we er graag op uit. We moeten de dingen die gebeuren nu eenmaal met eigen ogen zien, we moeten de geluiden ongefilterd kunnen horen en mensen in de ogen kijken als we ze interviewen. Maar met alle corona-ellende in de wereld gaat dat soms moeilijk. De grenzen zijn dicht en mensen moeten zich aan beperkende gedragsregels houden. Gelukkig betekent dat niet dat we ons werk niet meer kunnen doen, want de stroom aan smakelijke auto's is natuurlijk niet opgedroogd. Soms moeten we eens gebruikmaken van een verslaggever in het internationale netwerk en in plaats van de neus richting de Alpen te zetten, komen we nu eens uit in de omgeving van Zutphen. Of in Kessel. Maar we kunnen gelukkig door.

Slechts één verhaal moest ik noodgedwongen van achter het bureau maken. Zoals je in het vorige nummer kon zien, heb ik een Bentley Continental GT V8 besteld om zo eens mee te maken wat een Bentley-koper meemaakt. We brengen het hele proces in kaart en een van de dingen die een Bentley-klant mag doen, is een bezoekje brengen aan de fabriek in het Engelse Crewe om zijn eigen auto te zien. Maar helaas, in Crewe komen momenteel geen klanten en dus ook geen verslaggevers die zich als klant voordoen. Het contact met de fabriek was er overigens niet minder plezierig om, zoals je kunt lezen in de reportage verderop. Een videovergadering met de fabriek die een auto voor je bouwt is een unieke gebeurtenis in de geschiedenis, moet je maar denken. Maar wat was het een gemis dat ik niet even dat leer kon ruiken in het gigantische atelier waar de zorgvuldig geselecteerde huiden tot interieur worden genaaid of dat ik het walnoothout niet even kon aanraken voordat het werd verzaagd tot dashboard. Aan de andere kant is het verlangen naar het eerste fysieke contact met de auto alleen maar groter geworden. 'Huidhonger' gaat voor mij ineens over het leer van een auto.

Damiaan Hage
Redactie GTO Magazine



60

HOMMAGE AAN EEN LEGENDE

Niels van Roij Design bouwt Ferrari Breadvan



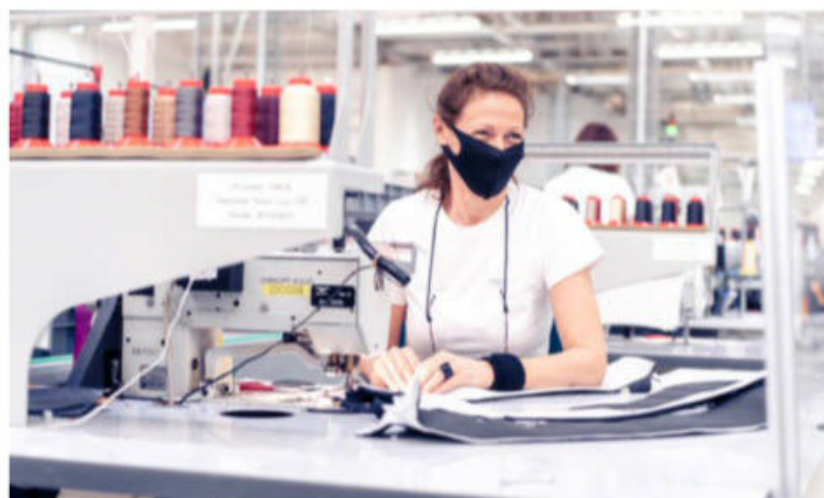
52 ECHT, HET KAN NÓG BETER

Tracktest Porsche 911 GT3



26 PROJECT CONTINENTAL

Reportage De bouw van een Bentley



68 DE GOUDEN JAREN VAN DE HANZE

En route Toyota Land Cruiser

EN VERDER ...

- 8 Insight
- 14 Powertest • BMW M4 Competition Coupé - Porsche 911 Carrera S
- 32 Specialist • Facel Vega
- 42 Reportage • Rolls-Royce Ghost - Bentley Flying Spur
- 56 Techniek • Maserati Nettuno

- 80 Eerste rijtest • Mercedes-Maybach GLS 600
- 84 Reportage • Mercedes-AMG Black Series
- 96 GTO-leven • Wessel de Groot
- 98 Showroom

38

ELEKTRIFICATIE VOLGENS AMG
'EEN ELEKTRISCHE TURBO, EEN EDU
EN EEN DOG-BOX'



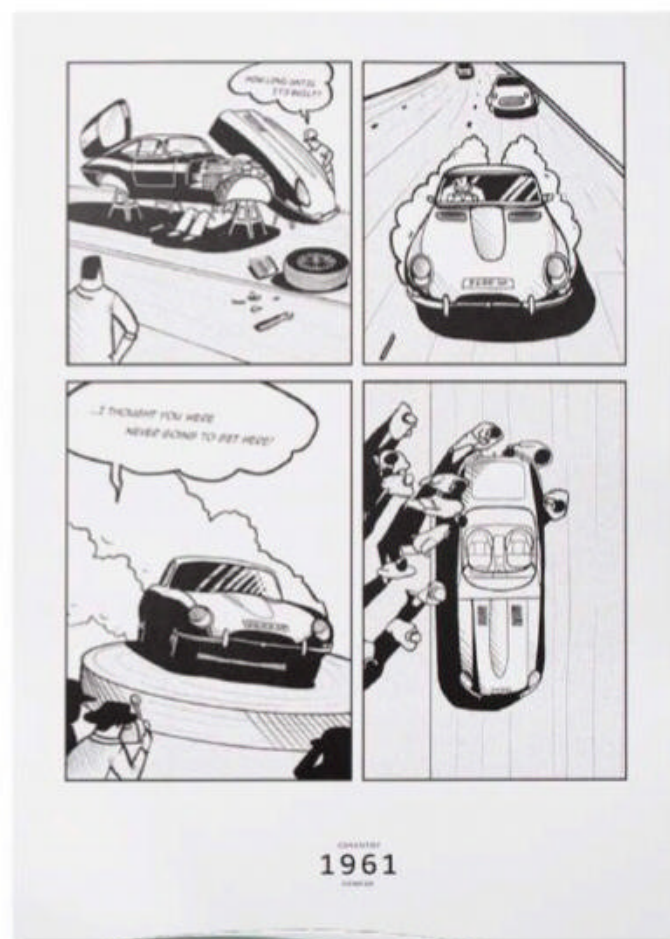
INSIGHT

Onder redactie van Frank Jacobs, Lars Krijgsman,
Jan Lemkes en Joas van Wingerden

EXCLUSIEF AUTONIEUWS & GADGETS

JUBILEUMSTUKKEN

JAGUAR • De **Jaguar E-type** is 60 jaar onder ons en dat moet gevierd worden. Jaguar brengt daarom enkele leuke verzamelobjecten uit voor **E-type-liefhebbers**. Zo is er het tweetal ingelijste kunstwerken 'From Coventry to Geneva' ter ere van de onthulling van de E-type destijds, voor aan de muur. Gelimiteerd tot 60 stuks met een certificaat erbij en daarom ook behoorlijk prijzig: € 656,85. Wat goedkoper is de popart-schets over de bouw van de E-type. Die kost € 45,48. Dan is er ook nog een T-shirt met vergelijkbare tekeningen erop, voor € 35,37 per stuk. Liever iets concreters in huis? Dan kun je gaan voor het tot 400 stuks beperkte schaalmodel voor € 161,67.



OUVERTREFFENDE TRAP

BENTLEY • De Continental GT is normaal gesproken al absoluut geen stakker, maar het kan altijd gekker. Dat bewijst de **Continental GT Speed**, een bonkige edelman die nu ook van zijn dak is ontdaan. Dit is de **Continental GT Speed Convertible**! Om te beginnen stampt de **6.0 W12** er voortaan **659 pk en 900 Nm uit**, 24 pk meer dan gewoonlijk. Daarmee schiet de Continental GT in 3,6 seconden van 0 naar 100 km/h. De Convertible heeft er slechts 0,1 seconde meer voor nodig. De achtraps automaat schakelt ook nog eens sneller dan je gewend bent. Een elektronisch sperdifferentieel en vierwielbesturing maken de Speed ook dynamischer dan de reguliere Continental GT met W12. Koolstofkeramische remmerij is optioneel. Een zwarte grille, sportiever ogend bumperwerk en Speed-badges kleden de Speed optisch aan. **Het interieur is uiteraard ook weer volledig te personaliseren**, terwijl alcantara-accenten en wederom enkele Speed-badges daar voor de nodige extra's zorgen. Prijzen zijn op het moment van schrijven nog niet bekend. Normaal kost de Continental GT hier een goed eind richting de 3 ton, dus ga ervan uit dat de Speed-versies daar overheen gaan.





HOOGTIERIGE STRAATUECHTER

FERRARI • De **812 Superfast** kan nog een heel tandje extremer, bewijst **Ferrari** met deze exclusieve, extremere versie. Daarin levert de **6,5-liter V12** maar liefst **830 pk**, 30 pk meer dan gewoonlijk. Dat komt voor een belangrijk deel door het feit dat hij doortrekt tot maar liefst 9.500 tpm, 1.000 tpm meer dan normaal en het hoogste toerental ooit voor een straatlegale Ferrari. Totaal ander bumperwerk, een enorme diffuser, extra koelopeningen aan de achterkant en juist een meer gesloten motorkap zorgen er, net als de speciale gele striping, voor dat hij ook duidelijk anders oogt. Daarnaast is de speciale 812 lichter dan normaal én heeft hij vierwielbesturing.



80



Zoveel liter bagageruimte heb je in de Porsche Taycan Cross Turismo extra ten opzichte van de reguliere Taycan. De elektrische knaller uit Zuffenhausen biedt zelfs 1.212 liter bagageruimte met de achterbank plat. Dankzij zijn hogere daklijn en kunststof accenten rondom onderscheidt hij zich verder van de reguliere Taycan; de technische basis is hetzelfde. Hij is er vanaf € 97.400 als vierwielangedreven 467 pk sterke Taycan 4.



'GEWOON' WEER EEN V8

LEXUS • Waar de BMW M3 het nu doet met een zescilinder en de Mercedes-AMG C63 zelfs een viercilinder krijgt, gaat **Lexus** met de nieuwe **IS** onvermoeibaar door met een **V8**. In de extra dik aangeklede **IS500 F Sport** levert de achtpitter met een inhoud van **5,0 liter** maar liefst **479 pk**. Daardoor sprint de IS in slechts 4,5 tellen naar 100 km/h. Een adaptief onderstel, sterkere remmerij en een sperddifferentieel moeten hem beheersbaar houden bij het steviger scheurwerk. Een waardig opvolger van de IS F, maar helaas komt hij niet deze kant op.



Bentley denkt ook aan de allerkleinsten, want het heeft een buggy voor kinderen vanaf één jaar gemaakt. Compleet met Bentley-logo's en de keuze uit vier echte Bentley-kleuren. De prijs: omgerekend € 458.

🔍 Volkswagen, Tiguan, 2016

Zoeken (1.935)



gas
pedaal
.nl

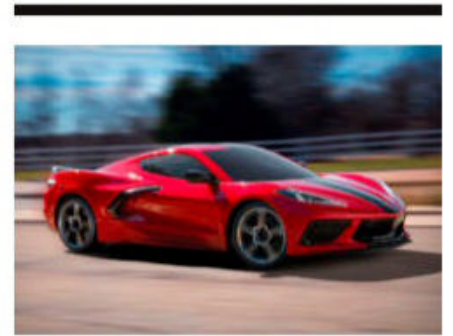
Gaspedaal vindt ze allemaal

Gaspedaal.nl verzamelt alle occasions van elke autosite in Nederland.
Zo krijg jij het allergrootste zoekresultaat en kun je het beste vergelijken.



ZELFBOUW-911

PORSCHE • Zelf een klassieke Porsche 911 in elkaar zetten, daar dromen vast velen van. Maar ja, dan moet je natuurlijk diep in de buidel tasten en de ruimte en technische kennis hebben. Dankzij **Legó** is het wat bereikbaarder, want dat presenteert de klassieke **911 Turbo** en **Targa** in Lego-vorm. Een bouwset die uit maar liefst **1.458 onderdelen** bestaat, waarmee je zowel de Turbo als de Targa kunt bouwen. Als je klaar bent, heb je een 911 van **35,5 cm lang** in de kamer staan, waarvan de deuren, het dak en de motorkap te openen zijn. Het interieur en zelfs de boxermotor zijn dan in detail te bewonderen. De prijs: € 129,99.



1:10

Dit lijkt misschien een echte Chevrolet Corvette Stingray, maar hij is tien keer zo klein als de echte. Dit is namelijk de op afstand bestuurbare Corvette van Traxxas. Het vierwielaangedreven elektrische RC-autootje haalt een topsnelheid van bijna 50 km/h, dus naar verhouding is hij zelfs sneller dan de echte Corvette! De prijs: omgerekend € 290.

VOOR DE FAN

PORSCHE • Het Duitse Manthey Racing bestaat 25 jaar. Het behaalde enorme successen in de racerij met **Porsche**. Zo won het onder meer **zes keer op rij de 24 uursrace op de Nürburgring-Nordschleife**, maar ook een keer de **24 uur van Le Mans in de GTE Pro-klasse**. Om het jubileum te vieren, brengt het raceteam samen met Porsche een eigen **'Heritage'-kledinglijn** uit. Onder meer T-shirts met daarop Porsches van Manthey Racing erop zitten ertussen, maar ook bodywarmers en caps met het logo van het team erop. De prijzen variëren van zo'n € 40 tot € 180.



DE ZONDA VOORBIJ

PAGANI • Net zoals bij de Zonda geeft **Pagani** de **Huayra** in de herfst van zijn leven nog een oppermachtige topversie. De **Huayra R** heeft grote schoenen te vullen en slaagt daar wonderwel in. Met 1.050 kilo is hij maar liefst 200 kilo lichter dan de allang uitverkochte reguliere Huayra. Het kloppend hart in de Huayra R is een atmosferische **6.0-V12** en die levert maar liefst **850 pk**. Daarmee is hij **23 pk sterker** dan de voorheen krachtigste Huayra, de Tricolore, en 100 pk sterker dan de Zonda R. De V12 schiet pas in het rood bij 8.250 tpm en via een sequentiële zesbak gaan de krachten naar de 19-inch achterwielen, waar **Pirelli P Zero-rubbers** op zitten. 0 naar 100 km/h is in zo'n 2 seconden achter de rug en de top ligt waarschijnlijk tegen of net over de 400 km/h. Op het prijskaartje: 2,6 miljoen euro exclusief belastingen.





MOOI SPEELGOED

VOLKSWAGEN • De klassieke Porsche 911 van Lego is niet het enige speelgoed 'voor kinderen' waarvan we ons kunnen voorstellen dat het op het verlanglijstje van volwassenen komt. Ook deze 'Bulli' van **Playmobil** zal niet alleen de jongsten onder ons aanspreken. De **25 cm lange, klassieke Volkswagen-camper** is heerlijk compleet, met tal van miniatuur-kampeerzaken als een kookset, mini-keukentje, koffers en een duo dat aangekleed is alsof ze zo uit de jaren 60 komen. Voor € 54,99 kan het speelplezier beginnen.

RECREËREN IN STIJL

ROLLS-ROYCE • Recreëren is momenteel een wat grotere uitdaging dan normaal, dus biedt **Rolls-Royce** graag de helpende hand. Het komt met een 'Recreation Module' voor de **Cullinan**. Daarmee kun je overal en nergens vanuit je auto toch nog als een heer of dame van stand genieten van de geneugten van het leven. Er zijn verschillend ingerichte 'lades' voor te bestellen. Zo is er bijvoorbeeld eentje met alles erin om uitgebreid van een goede fles drank inclusief ijsklontjes te genieten, maar er zijn ook sets voor bijvoorbeeld het bereiden van visgerechten, of met kits erin voor klimmen, kitesurfen of snowboarden. Rolls-Royce ziet voor zich dat een cliënt met meerdere hobby's ook meerdere Modules koopt. Afhankelijk van de trip hoeft hij of zij alleen nog maar de juiste te selecteren. Tenslotte is het naar beneden openklappende deel van de achterklep te voorzien van twee zetels, om gerieflijk te genieten in de buitenlucht.



HYBRIDE SUPERSPORTER

McLAREN • De huidige **McLarens** uit de **Sports Series** kunnen binnenkort met pensioen, want hier is het nieuwe hoofdstuk: de **Artura**. Direct herkenbaar als McLaren, maar niet langer met een V8 als krachtbron. Hierin werkt namelijk een **3.0 biturbo-V6 met een elektromotor** samen. Deze nieuwe aandrijflijn helpt de Artura aan **680 pk en 720 Nm**. Krachtiger dan het vorige summum van de Sports Series, genoeg om de plug-in hybride in 3 seconden naar 100 km/h af te vuren. De top ligt op **330 km/h**. Wil je liever wat rustiger en stiller op pad: volledig elektrisch kan hij volgens de Britten 30 km afleggen. In zijn geboorteland kost de Artura omgerekend € 210.000. Een Nederlandse prijs is er op het moment van schrijven nog niet.



ANDERE AUTO KOPEN? DOE DE AUTOWEEK KENTEKENCHECK!



VOLKSWAGEN GOLF - 2020

- ✓ Eigenarenhistorie
- ✓ Waarde & Kosten
- ✓ Tellerstand controle
- ✓ AutoWeek tests
- ✓ Alle voertuigspecificaties



GA NAAR [AUTOWEEK.NL/KENTEKENCHECK](https://autoweek.nl/kentekencheck)

OF SCAN →



POWERTEST

BMW M4
COMPETITION
COUPÉ - PORSCHE
911 CARRERA S

GEEN ANGST & GEEN GENADE



Soms is er zoveel vertrouwen in eigen kunnen, dat elke strijd met opgeheven hoofd wordt aangegaan. Een zelfverzekerdheid die neigt naar arrogantie. Bij de nieuwe BMW M4 is dat zonder meer het geval. Dat treft, want bij Porsche zijn ze al jaren niet bang voor wie dan ook. Twee absolute winnaars treffen elkaar voor wat twijfelloos een vurige strijd wordt.

Tekst **Roy Kleijwegt** • Fotografie **Sytse Dijkstra**



1



2



3



4



5



6





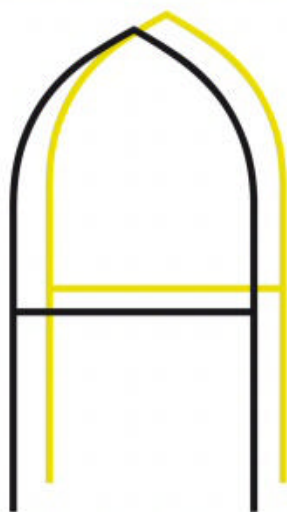
7

BMW M4 COMPETITION COUPÉ

Prijs per pk	€ 259
Kilo's per pk	3,33

- Wat een power
- Bruut apparaat, niet voor angsthazen
- Ondertussen superluxueus en vol gadgets
- Design blijft gevoelige kwestie
- Motor mist ziel van illustere voorgangers
- Tractieproblemen als de zon niet schijnt

1 Leuk detail: kleine gaatjes op de ene flipper en bobbels op de andere. 2 De motor heeft vermogen zat, maar mist een beetje een ziel. 3 Met de rode M-knoppen op het stuur kies je je eigen rij-settings. 4 Geen dubbele koppeling meer, maar een volautomaat. 5 De voorwielen zijn kleiner dan de achterwielen. 6 Het geluid is wat braaf voor het type auto. 7 Een prachtig interieur, met goede ergonomie en hardcore kuipstoelen.



pril doet wat hij wil. Zelden was dat zo waar als dit voorjaar. Op de dag dat ik een São Paulo-Gele M4 ophaal, kijken we terug op twee fantastische lentedagen met bijna zomerse temperaturen. Dat weer ijlt op de ophaaldag gelukkig een beetje na, zodat ik na een eerdere korte, maar natte kennismaking met de BMW M3 en M4 eens kan kijken wat de auto doet op droog wegdek.

Alleen ietwat beperkt door de Nederlandse arm der wet die weinig opheeft met 500 pk sterke sportcoupés die langer dan vijf seconden volgas geven, proef ik wat aan de mooiweer-capaciteiten van de nieuwe BMW. Een auto die me op een koud circuit Zandvoort flink liet vloeken als hij venijnig van zich afbeet. Mijn plan is om later in de week stillere oorden op te zoeken om een reportage te maken. Maar dan komt ineens april met zijn venijnige karakter om de hoek kijken. Binnen vijf dagen daalt de temperatuur van 23 graden Celsius naar rond het vriespunt en overspoelen hagel- en sneeuwbuien het land. Terwijl nieuwsberichten in de ochtendshows spreken van afgesloten snelwegen door de gladheid met daaruit voortvloeiende kettingbotsingen kijk ik naar de gele BMW op mijn oprit, die bedekt is met een dunne witte sneeuwlaag. En de Michelin Pilot Sport 4S-banden zijn niet echt bedoeld voor de wintermaanden. We zullen het

ermee moeten doen. De tegenstrever van vandaag heeft vergelijkbare problemen. Een Lava-oranje Porsche 911 met een grote achterspoiler. Die vleugel zorgt wellicht voor wat verwarring bij spotters. Nee, het is geen GT3, maar 'gewoon' een Carrera S. De aerokit is onderdeel van de uitgebreide optielijst, want we hebben een bijzondere 911 mee. Het is de Gijs van Lennep Edition, een one-off die is uitgebracht als eerbetoon aan de man die vijftig jaar geleden de 24 Uur van Le Mans won in een Porsche 917. Op de neus prijkt zijn vingerafdruk en zijn naam siert de dorpels. De oranje kleur is uiteraard een eerbetoon aan Racing Team Holland. Hoe leuk ook, het gaat ons in dit verhaal enkel om het feit dat het onderhuids een Carrera S is. Met zijn 450 pk is de auto een prachtige concurrent voor de BMW M4 die weliswaar meer vermogen, maar ook meer gewicht in kilo's heeft. Ondanks de grote vinger op de frunk-deksel van de 911 heeft de Porsche niet de meest besproken neus van dit tweetal. De gigantische grille op de M4 heeft internet doen ontploffen en nog altijd lijkt de meerderheid op het web niets te

BMW M4 COMPETITION COUPÉ

AANDRIJFLIJN	benzine, mild-hybrid
VERBRANDINGSMOTOR	6-cil. in lijn, turbo
CILINDERINHOUD	2.993 cc
MAX. VERMOGEN	375 kW/510 pk bij 6.250 tpm
MAX. KOPPEL	650 Nm bij 2.750-5.500 tpm
UITSTOOT CO ₂	228 g/km
AANDRIJVIJG	achter
AANTAL VERSNELLINGEN	8, automaat
GEWICHT	1.700 kg
VANAFPRIJS	€ 131.862
PRIJS TESTAUTO	€ 173.871
VERBRUIK	10,0 l/100km (l:10,0)
0-100 KM/H	3,9 s
0-200 KM/H	12,4s
TOPSNELHEID	250 km/h
LENGTE	4.794 mm
BREEDTE	1.887 mm
HOOGTE	1.393 mm
WIELBASIS	2.857 mm
BANDEN OP GETESTE AUTO	Michelin Pilot Sport 4S 285/30 R20

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



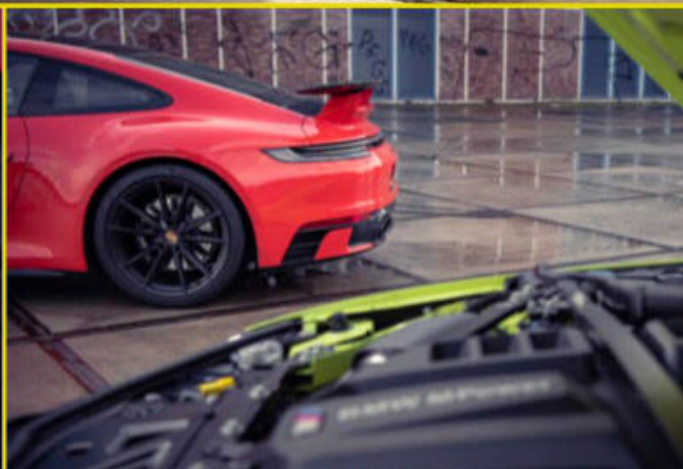


Je bent zo een uur verder
met alle rijopties in de BMW

begrijpen van BMW's jongste designtaal. Unaniem is die mening evengoed niet, dus wellicht is BMW zijn tijd gewoon ver vooruit en zijn wij klagers een stel zeurpieten ... Maar gezien de zeer goed gelukte 3-serie vraag ik me vooral af hoe de M4-neus eruit had gezien als BMW gewoon die lijn had gevolgd. Maar het is wat het is en de coupé zal er niet anders door rijden. De 4-serie is van zichzelf al vrij dik, maar de M4 met zijn gave wielen, dikke kont en vier forse uitlaten knalt uit zijn naden als een anabolenfanaat die hardnekkig slimfit-overhemden blijft kopen. Het is aan de binnenkant een luxueus geheel met sportieve elementen. De testauto heeft niet de standaard sportstoelen, maar de carbon racekuipen die je omsluiten als in een Cup-auto. In- en uitstappen is wel even iets meer werk, maar hé, je wilt hardcore of niet! Laat je vallen zonder blauwe plekken op te lopen aan de harde rand en kijk om je heen. De rode flippers passen bij de rode M1- en M2-knoppen achter het stuur waarmee je shortcuts voor je rij-instellingen kiest. Als je jezelf eenmaal in de kuip hebt gewerkt (lees: laten vallen) blijkt de zitpositie perfect en de ergonomie zoals in bijna alle nieuwe BMW's ronduit geweldig.

EEUWIGE KAMPIOEN

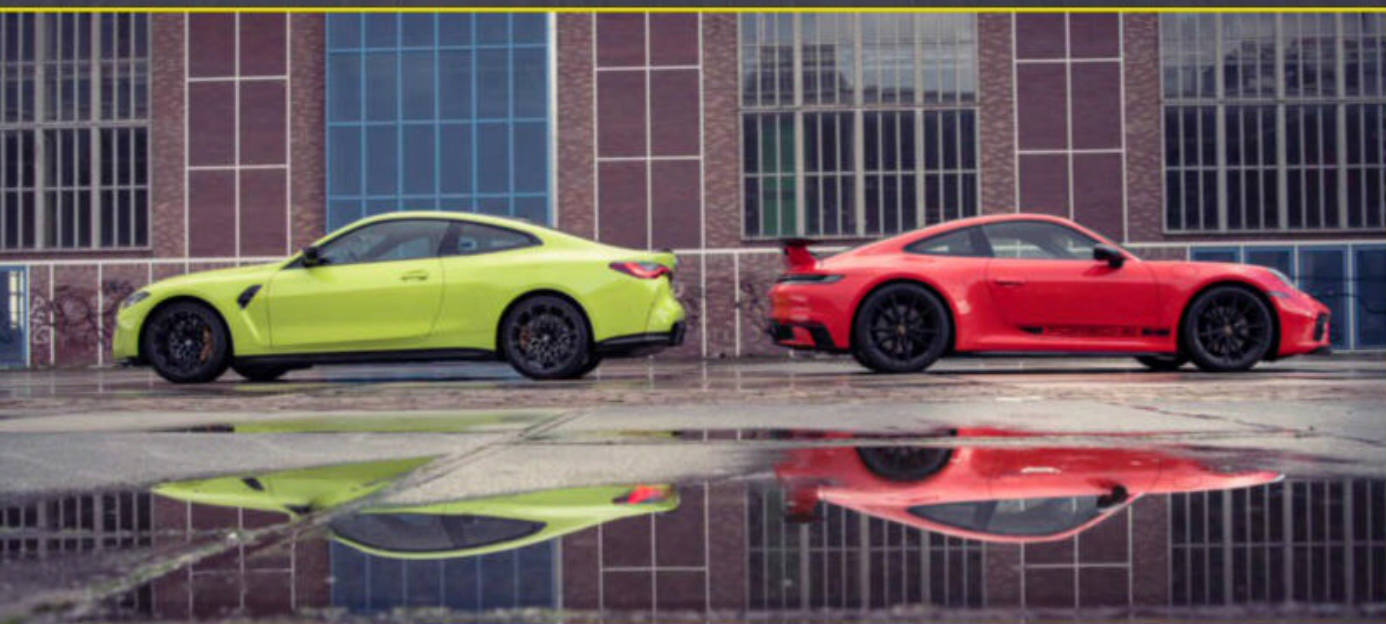
De 911 voelt bij het instappen bijna als een comfort-auto, omdat de 'gewone' sportstoelen veel toegankelijker zijn. Maar als je eenmaal zit, voel je dat de auto lager is en meer om je heen is gevormd. Je bent meer ingebouwd dan in de M4 en hij voelt 'cleaner'. De 992 is meer GT dan de 991-generatie en dat merk je aan de luxe om je heen: stoelverwarming, een zeer groot en uitgebreid multimedia-systeem en een briljante audio-installatie. Maar voor je neus, tussen alle digitale schermen, vind je nog altijd een prachtige analoge toerenteller als centrale blikvanger. Uitstappen is oppassen voor de deurklink, waarvan de veer zo krachtig is dat hij je bloedblaren kan bezorgen als je vinger ertussen komt. Samen met het rare pookje is dat de enige echte klacht over de 992-generatie in welke vorm dan ook. Daarmee is het een goede uitdager voor de nieuwe BMW M4. De Porsche 911 Carrera is een auto die ons werk namelijk vaak lastig maakt. Hij is zo goed, dat hij veel concurrenten in tranen achterlaat, waardoor vergelijkingen saai worden. Maar de M3 en sinds de vorige generatie ook de M4 zijn nu net auto's die niet graag verliezen. Ze gaan verder dan hun directe concurrenten van Audi en Mercedes en hebben altijd een ego van jewelste. De M4 haalt zelfs zijn schouders op naast de eeuwige kampioen van Porsche. Het is een houding die BMW sowieso wel een beetje kenmerkt; de Beierse autofabrikant is nu niet bepaald het toonbeeld van bescheidenheid in de autowereld. Het helpt natuurlijk dat de M4 vrij intimiderend is om te rijden, zeker bij deze temperaturen. Later dit jaar is er voor het eerst vierwielaandrijving leverbaar op de M3 en M4. Het is goed te begrijpen waarom. De nieuwe zes-in-lijn (we zagen hem al wel in de X3 M) perst er dankzij twee turbo's 510 pk uit. Al dat vermogen gaat naar de achterwielen, samen met 650 Nm aan trekkracht. Bij droog en warm weer kan het rubber dat nog wel aan, maar als het koud of vochtig is, kan de elektronica nog weleens te laat zijn als je te bruut op het gas gaat. Ja, het ESP hakt er vervolgens alsnog hard in, maar je bent meteen wakker. Geen sneeuw- of regenstand in de M4, BMW gaat er gewoon vanuit dat je weet waarmee je onderweg bent. Zijn



De 911
is een
winnaar
maar bij
BMW doen
ze niet aan
verliezen



Kwajongensgedrag heeft de echte
M-auto's hun reputatie bezorgd





Het turboblok in de Porsche kent
toch een hoogtoerig karakter



de banden goed warm en is het droog? Dan merk je hoe snel die 510 pk de auto maken. Omdat je niet naar de hoge toeren hoeft voor de krachtsexplosie, dendert de M4 meteen richting de horizon. De bak is geen DCT meer, maar een volautomaat met acht verzetten. Op papier lijkt dat een verslechtering, maar de praktijk is gelukkig anders. Ja, de klappen zouden heftiger kunnen, maar de ZF-bak houdt het goed bij, zelfs bij aanremmen en snel terugschakelen met de flippers, het moment waarop sommige automaten het wel eens laten afweten. Niet deze keer.

Daarbij is een volautomaat veel soepeler in de dagelijkse omgang. Nee, als we al een minpunt hebben over de aandrijflijn, dan is het dat de motor gewoon bakken koppel over je heen stort waarmee het piekarakter van sommige voorgangers is verdwenen. Ja, hij heeft turbo's, maar kijken we naar de directe concurrenten van Audi en Mercedes, dan hebben de RS5 en C63 AMG meer persoonlijkheid in hun geblazen blokken dan deze zes-in-lijn. Zeker, er is kracht te over en hij haalt wel door, maar we missen een ziel. En een goede soundtrack.

EEEN OUDE VRIEND

Stappen we over in de Porsche, dan herontdekken we dat de 911 op dit vlak beter scoort. Ook hier was het even rustig ademhalen toen de atmosferische boxer moest plaatsmaken voor de turbovariant bij de facelift van de vorige generatie 911. Maar nadat de vijf fasen van rouw waren doorlopen, bleek de 3-liter boxer met zijn twee turbo's toch een vrij hoogtoerig karakter te hebben. Porsche schonk de krachtbron ook echt een andere persoonlijkheid dan de motor uit de 911 Turbo, die nog altijd veel meer aanvoelt als een 'ouderwets' turboblok met extreem veel boost. Dat bedoelen we positief, want zo lijkt het karakter van de Carrera S nog altijd meer op dat van zijn atmosferische voorgangers dan op de motor van zijn snellere Turbo-broer. Al bij het starten klinkt die vertrouwde droge hoest en elke extra kilometer die je vanaf dat moment maakt voelt als het opnieuw leren kennen van een oude vriend. Je zit laag, het met alcantara beklede stuur (een optie) voelt zacht en toch stevig aan en bij de eerste bocht weet je weer wat stuurgevoel is. In de Porsche treffen we een automaat met dubbele koppeling, de befaamde PDK uit Stuttgart. Subliem, snel en strak als het moet, maar vriendelijk bij dagelijks gebruik. We hebben minder vermogen en koppel dan in de BMW en de Porsche voelt daarom iets minder snel aan. Maar dat is schijn, want op de sprint is het toch echt de Carrera S die sneller is als je doorhaalt tot de toerenbegrenzer. Maar de Porsche ligt ook steviger op de weg en heeft een lager zwaartepunt, waardoor de snelheid minder intimiderend aanvoelt. Het is dé kracht van de 911. Niet alleen geeft hij je meteen veel vertrouwen door zijn extreem goede stuurgevoel, maar hij wordt ook steeds beter naarmate je harder gaat. In krappe bochten denk je nog dat hij softer is geworden dan voorheen. Maar zet de dempers op sport en voer het tempo op en de Porsche wordt subliem, waarbij alle onderdelen van de auto samensmelten. De balans is super en de neus laat zich prachtig plaatsen. De motor maakt gretig toeren naar een mooie vermogenspiek waarbij de PDK je alle controle geeft over de verzetten. Geen sneaky onderstuur, geen kont die plots met je aan de haal gaat, maar een perfecte rijdynamiek.

PORSCHE 911 CARRERA S

AANDRIJFLIJN	benzine
VERBRANDINGSMOTOR	6-cil. boxer, 2 turbo's
CILINDERINHOUW	2.981 cc
MAX. VERMOGEN	331 kW/450 pk bij 6.500 tpm
MAX. KOPPEL	530 Nm bij 2.300 tpm
UITSTOOT CO ₂ WLTP	241 g/km
AANDRIJVING	achter
AANTAL VERSNELLINGEN	8, aut. met dubb. koppeling
GEWICHT	1.560 kg
VANAFPRIJS	€ 178.300
PRIJS TESTAUTO	€ 242.596
VERBRUIK	10,6 l/100km (l:9,4)
0-100 KM/H	3,7 s
0-200 KM/H	11,9 s
TOPSNELHEID	306 km/h
LENGTE	4.519 mm
BREEDTE	1.852 mm
HOOGTE	1.299 mm
WIELBASIS	2.450 mm
BANDEN OP GETESTE AUTO	Pirelli P-Zero 305/30Z R21

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



PORSCHE 911 CARRERA S

Prijs per pk € 396
Kilo's per pk 3,47

- Rijdt subliem
- Ondanks turbo's lekker rauw toerenblok
- GT-kwaliteiten beter dan ooit
- Prijs loopt ondertussen wel heel erg op
- Minder praktisch dan de BMW
- Wordt pas spannend op erg hoog tempo

In de BMW gaat het anders. Ook hier denk je door zijn luxe en comfort dat het rauwe randje er wel af is. Maar dan ga je met de rij-instellingen aan de slag. Anders dan in de 911 met zijn overzichtelijke Sport- en Sport-Plus-standen mag je hier de standen M1 en M2 volledig naar eigen smaak instellen. Nou, daarmee ben je wel even zoet. Aandrijflijn, schakelsnelheid van de bak, dempers, besturing, geluid, ESP en in het geval van de nodige M-goodies ook een in tien stappen instelbare tractiecontrole als je het ESP uitzet. Je bent zo een uur verder. Bezit je de auto, dan kost het je één keer een volle dag om alles te finetunen en hebben de twee rode shortcuts op je stuur effect. Zet alles op hardcore en de BMW wordt een beest. Het vermogen stuwt je voorwaarts, tenzij je de achterwielen bewust laat roken. Duik een bocht in en de besturing laadt zich op en de dempers bijten zich vast. Het koppel ramt erin, zodat je naar wens de grip kunt verbreken als je de elektronica uitzet. De M Dynamic Mode (MDM)-tussenstand grijpt naar wens pas in zodra je rap van het gas gaat of remt, zodat je de kont zelf kunt opvangen.

SLAGHAMER EN SCALPEL

Rijden in de M4 gaat door het bovenstaande heel anders dan in de 911, die zich veel meer vastbijt in het asfalt. De M4 is wilder en bruter en gaat ondanks de scherpte in de neus meer te werk als een slaghamer versus het scalpelgevoel in de Porsche. In de 911 voelt het allemaal als pure controle over alles, wat o zo bevredigend is. In de BMW zit 'm dat

juist in het controleren van al het geweld en de bewegelijke kont. De M4 kan zo mooi exploderen als je weggrijdt! Neem een haakse bocht, voer het gas op en de kont schuift langzaam weg. Vang hem mooi op, houd het gas erop en met wat spinnende wielen vervolg je je weg. Het is bijna kwajongensgedrag, maar is dat niet juist wat de echte M-modellen van BMW hun reputatie heeft bezorgd? De M4 is wel weer zwaarder en groter geworden en de kleinere en lichtere M2 is inmiddels in staat om de M4 te beledigen, alsof het een oude man betreft die moet plaatsmaken voor de fittere jeugd. De kilo's worden verbloemd door de stijfheid van de koets en de logheid van een M5 of M8 heeft de M4 zeker niet, terwijl hij meer dan ooit dienst kan doen als daily driver voor poseurs.

De Porsche 911 Carrera S is in de door ons gereden uitvoering wellicht iets flamboyanter door zijn spoiler en zijn kleur, maar het is nog altijd een auto die juist kenners meer doet dan poseurs. Hij blijkt ook tijdens onze testritten weer ongenaakbaar voor een nieuwe concurrent door zijn overweldigende som der delen, maar de BMW is niet toevallig ook fors goedkoper. Kaal scheelt het al € 47.000, met opties nog meer. Dus ach. Daar komt bij dat de BMW iets meer aan je trekt. Elke keer als je naar je geparkeerde auto kijkt, denk je onwillekeurig 'zonde, we moeten rijden'. Als een vuurpijl in de fles waarvan je de lont wilt afsteken om naar de explosie te kijken. Als adrenalineboost werkt hij beter dan de Porsche en daarmee is het een onvervalste BMW M-auto. De 911 is top als altijd, maar heeft het als gevolg van het enorme prijsverschil toch lastig tegenover zijn uitdager. Dat is een zeldzaamheid en dat zegt genoeg over BMW's nieuwe gele supercoupé. Fijn dat hij er is. **AW**

1 De neus van de 911 maakt minder tongen los dan die van de M4. 2 Een perfecte zitpositie en fijn alcantara op het stuur. 3 Dit is de vingerafdruk van Le Mans-winnaar Gijs van Lennep. 4 Nee, geen GT3, deze spoiler zit op een 'gewone' Carrera S. 5 Ondanks de turbo's toch een mooie rasp in de 911-sound. 6 Een meer cleane cockpit dan in de BMW. 7 De dorpels lichten op in het donker. Uiteraard geen standaard optie.

WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

the biggest Internet portal,
providing you various content:
brand new books, trending movies,
fresh magazines, hot games,
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVXLIVE:ICU

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>



1



2



3



4



5



6

7



MENS EN ROBOT HAND IN HAND

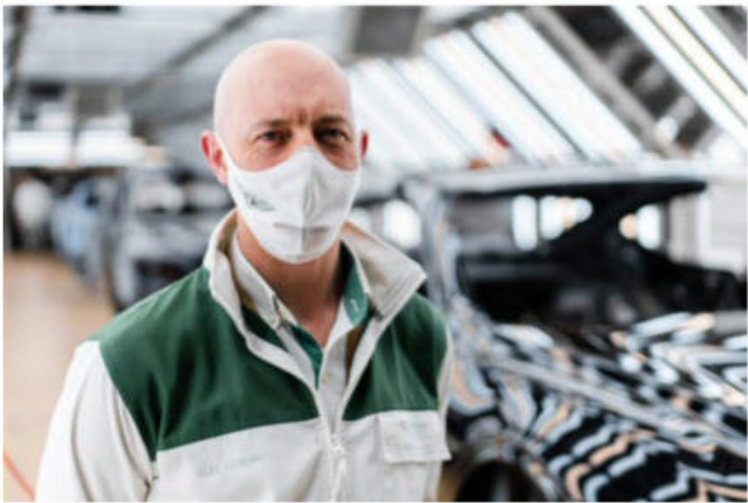
Wie een Bentley heeft besteld, is van harte welkom om in Engeland te komen kijken hoe het eraan toe gaat bij de assemblage van zijn auto. Voorpret is de leukste pret en zo'n bezoekje verhoogt de feestvreugde alleen nog maar meer. Maar ...

Tekst Damiaan Hage • Fotografie Bentley

PROJECT CONTINENTAL

Deze serie volgt de geboorte van een Bentley. We bestellen een nieuwe Continental GT V8 en volgen hem vanaf de eerste muisklik tot en met zijn eerste roadtrip. In vier afleveringen verplaatsen we ons in de koper van zo'n auto. Wat zijn de keuzes die de koper moet maken en hoe legt Bentley zijn klanten in de watten? Uiteindelijk nemen we de auto in ontvangst en nemen hem mee voor zijn maiden voyage. Daarna wordt de auto in gebruik genomen als demonstratieauto van de fabriek. Een vierluik over auto's, van liefhebbers voor liefhebbers.





Alex Ledbury overziet het lakproces. "Alpine Green heeft subtiele metallicdeeltjes."



Steve Bradbury gaat over de interieurs. "Er zijn wel twaalf huiden nodig voor één auto."



Richard Bell werkt in de wood shop. "We gebruiken hout uit onder meer Hawaii, Californië, China en Spanje."

Helaas, de door mij bestelde Bentley Continental GT wordt gebouwd als corona de wereld nog volledig in zijn greep heeft. Reizen is niet toegestaan en het geplande bezoek aan het Bentley-hoofdkwartier in het Engelse Crewe gaat om die reden dan ook niet door. Ik kan dus helaas niet zien hoe de auto langzaam over de assemblagelijijn naar de uitgang kruipt. Maar als ik niet naar Bentley kan, dan komt Bentley wel naar mij. Dat gaat natuurlijk via het beeldscherm en van tevoren zat ik me wel af te vragen wie er op het scherm zou verschijnen. Zo'n typische Britse gentleman in een pak? Een Duitser, omdat het uiteindelijk gewoon onderdeel is van het Volkswagen-concern? Een welbespraakte pr-dame in een mantelpakje? De werkelijkheid is – gelukkig – anders. Op het scherm verschijnen twee heren van middelbare leeftijd die werkelijk niets stijfs of afstandelijks hebben. Jonathan O'Driscoll en Lee Grogan stuiten over mijn beeldscherm als jochies van negen jaar oud. Ze werken al vele jaren voor het bedrijf, Bentley is in al hun vezels gaan zitten en de passie voor het merk en de fabriek in Crewe spat ervan af. Hun spraakwaterval komt op je af als de hete stoom van een locomotief op topsnelheid. Ooit hadden Jonathan en Lee ieder hun plekjes aan de productielijn, maar nu mogen ze geregeld klanten en liefhebbers ontvangen voor rondleidingen en ik

denk dat deze mannen het gras nog zouden knippen als het bedrijf daarom zou vragen. Wat een oprechte, gepassioneerde kerels. Zij zijn vandaag de spreekstalmeesters en brengen de camera bij drie mensen die werkelijk betrokken zijn bij de productie van Bentley. Om preciezer te zijn: betrokken bij de fabricage van die ene Alpine-groene Continental GT V8 met groen en beige interieur die ik heb besteld, zoals je in het vorige nummer van AutoWeek GTO kon lezen.

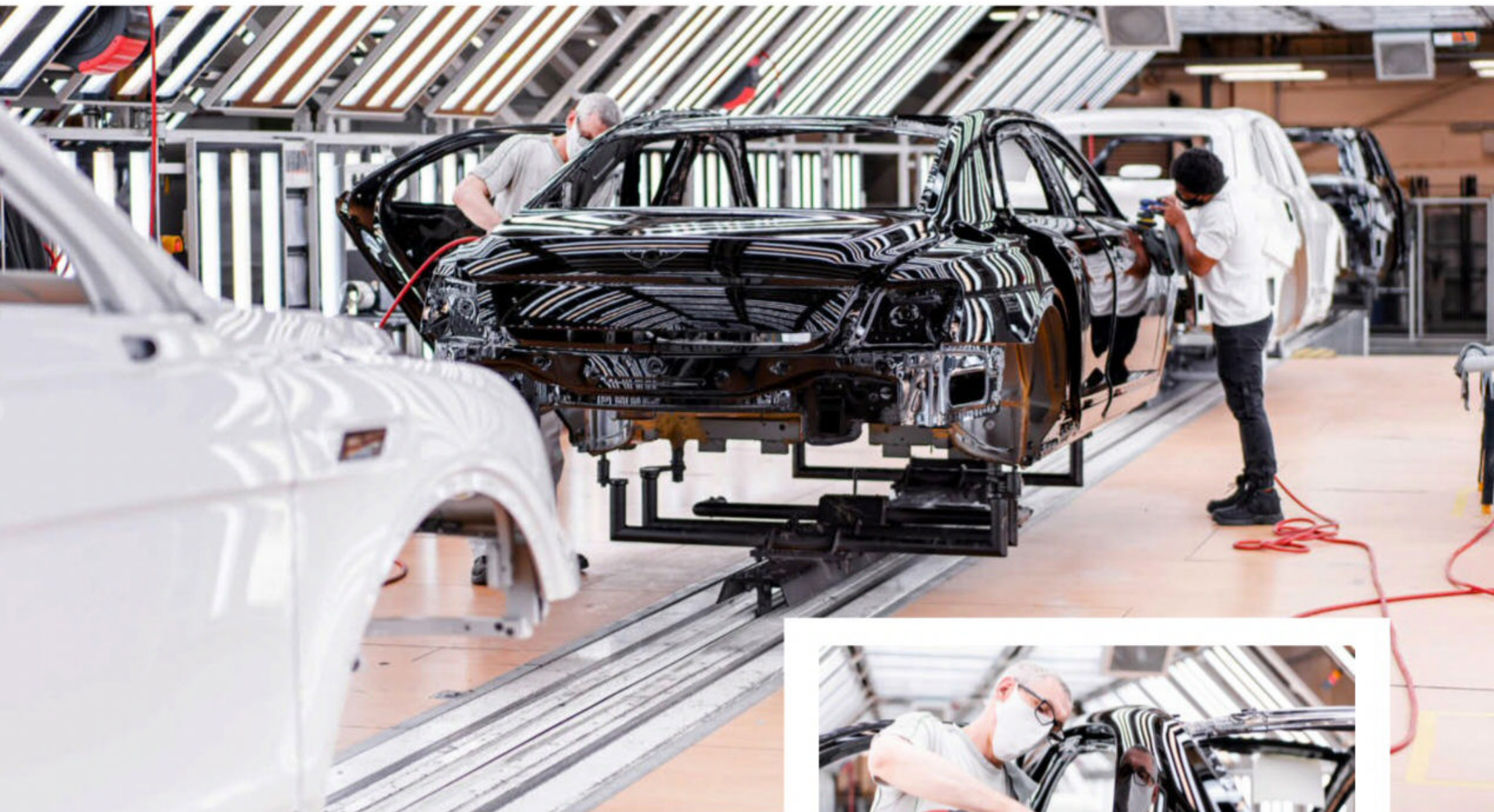
ROBOTS

Het stadje Crewe ligt een kleine 50 kilometer ten zuiden van Manchester en heeft altijd bestaan van industrie: wapens, treinen en auto's. Rolls-Royce en Bentley hebben er vanaf de Tweede Wereldoorlog tot 2002 samen auto's gebouwd. Bentley bleef toen de twee merken uit elkaar gingen: het werd onderdeel van de Volkswagen Group. Rolls-Royce ging naar BMW en bouwt sindsdien zijn auto's in Goodwood. Het stadje Crewe zit vol met families die generatie na generatie bij één van de fabrieken hebben gewerkt en ook de vader van Jonathan werkte al bij Bentley aan de productielijn. Alle modellen worden in Crewe geassembleerd. Er werken zo'n 3.500 mensen en uiteraard een onvermoeibare ploeg robots. "Maar", haast Jonathan te zeggen, "bij grote fabrikanten staan die robots er voor de kwantiteit, om tientallen of honderden auto's per dag te produceren. Bij Bentley gaan we voor kwaliteit in plaats van kwantiteit en zijn de robots er om het werk van de vaklieden lichter te maken. In een grote fabriek wordt de voorruit zelfstandig door een robot in de carrosserie gelijmd, maar bij ons houdt de robot de zware ruit vast, wordt de lijm handmatig aangebracht en wordt het geheel met de hand in de auto gezet. Het vakkundige oog van de medewerker en zijn stelplaatjes bepaalt of het goed is. Geloof me, daar kan geen robot tegenop."

SUBTIEL

Ik word virtueel naar de lakstraat gebracht. Alex Ledbury is manager van de paint shop, waar 400 mensen in drie wisseldiensten werken. En afwisselend werk genoeg, want het programma bestaat uit meer dan zeventig kleuren. Wie dat onvoldoende vindt, kan de auto laten spuiten in werkelijk elke denkbare kleur. Misschien iets wat bij je bedrijf past, het familiewapen of je favoriete nagellak. Die auto's volgen een andere route, maar ik kijk mee op de lijn waar 'mijn' Continental GT in Alpine Green werd gespoten, een kleur die volgens Alex opvalt vanwege zijn subtiele metallicdeeltjes. Hier spreekt de vakman.

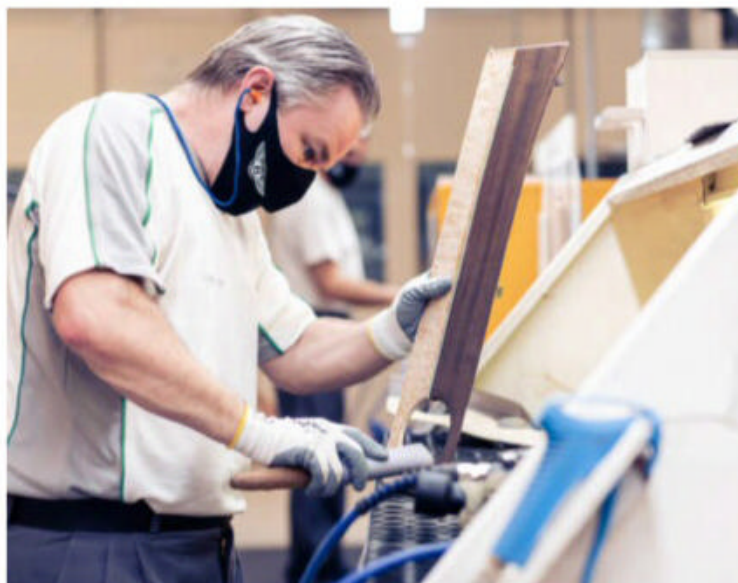
De carrosserieën worden trouwens niet in Crewe gemaakt, maar bij Porsche in Duitsland. Alle behandelingen van het metaal vinden plaats in Crewe onder toezicht van Alex en zijn collega's. Hier gaat veel zoals je het ook verwacht bij grootschalige productie. De naakte carrosserie gaat eerst in een dompelbad met roestbeschermer en dat is de eerste van de 84 stappen die moeten worden gezet voordat de carrosserie 48 uur later naar de assemblage kan. Na de roestbescherming gaat de primer erop en dat is de belangrijkste laag volgens Alex, want die bepaalt de diepte en levendigheid van de uiteindelijke kleur. Vervolgens wordt de auto met de hand helemaal strak geschuurd, zodat hij perfect glad de lakstraat in gaat. Verwacht daar geen handwerk, want dit klusje



Dankzij het 'zebrapatroon' van de verlichting vallen oneffenheden beter op.



Bij het bewerken van het hout komt veel handwerk kijken.



Het oog van de meester, dat is waar het om gaat.



In een groot magazijn worden de houtsoorten bewaard.



wordt volledig uitbesteed aan zes robotarmen die in twaalf-enhalve minuut de auto van zijn kleur voorzien. Als dan ook de blanke lak erop zit, gaat de auto naar een speciale lichttunnel, waar het lakwerk wordt nagekeken op eventuele imperfecties. In een boog boven de auto hangen lampen in een soort zebrapatroon van licht en donker, waardoor oneffenheden sneller kunnen worden opgemerkt en vervolgens gepolijst.

Het hele lakproces neemt dus bijna twee dagen in beslag, inclusief de droogtijd in speciale ovens bij 140 graden Celsius. Daarna begint de assemblage van de auto. Is Alex Ledbury niet bang dat zijn mooie lakwerk juist weer wordt beschadigd als er allerlei dingen op en aan de auto worden gemonteerd? “Nee hoor, de spatborden worden van de auto’s gehaald en de rest van de carrosserie wordt voorzien van dikke leren beschermingsmatten, zodat de kans op schade aan het lakwerk nihil is.”

CROWN CUT

Dan gaat de camera naar een afdeling die maar weinig autofabrikanten hebben: de wood shop. Hier wordt het houtfineer voor de auto’s gemaakt en de Britten hebben op dat gebied een naam hoog te houden. Richard Bell zwaait hier de scepter. “Wood shop is de traditionele naam van wat hier gebeurt, maar we werken de interieurs ook af met heel andere materialen dan hout. Koolstofvezel, geborsteld aluminium en zelfs natuursteen behoren tot de mogelijkheden. En hout bieden we op twee manieren aan: gelakt en ongelakt, zodat de nerf nog voelbaar is.”

Wij hebben gekozen voor een afwerking in twee kleuren. De bovenste helft is Crown Cut Walnut en onder een chromen strip zit een Grand Black-fineer. “Ons houtfineer komt van over de hele wereld, vertelt Richard. “We gebruiken hout uit onder meer Hawaï, Californië, China en Spanje. Naast een mooie structuur is het natuurlijk ook belangrijk te weten dat het hout duurzaam is geproduceerd en van deze locaties weten we dat zeker. Elke soort hout heeft zijn eigen kleur en structuur, maar heel belangrijk voor het zichtbare patroon is de manier van zagen. Je koos crown cut en dat betekent dat in de lengte van de walnootboomstam wordt gezaagd.

Dan krijg je een mooi, speels patroon. Sommige soorten zijn echter juist mooi als je ze een quarter cut geeft. Dan wordt de stam eerst in vier parten gezaagd, zodat de fineer in een andere richting kan worden gezaagd, met als resultaat een juist veel rustiger patroon. Dan is er nog een methode waarbij de stam om zijn as draait en als het ware wordt geschild. Het resultaat is meer gevlekt.”

Richard laat de stappen zien: “Het flinterdunne fineer (1,5 mm; red.) wordt met een laser uitgesneden. Samen met drie andere lagen hout en evenzoveel laagjes lijn wordt het samengedrukt en in een vorm geperst, zodat fineer de rondingen van het dashboard en de portieren kan volgen. Daarna wordt het met de hand geschuurd voordat de vijf laklagen worden aangebracht.”

Daarmee is het nog niet klaar, want er wacht nog een boel schuur- en polijstwerk van robotarmen en mensenhanden voordat Richard en zijn collega’s vinden dat het hout glad en glanzend genoeg is. Voordat ze hun onderdelen overdragen

aan de assemblage wordt ook het houtwerk voorzien van een beschermfolie, om beschadiging te voorkomen.

GEUR

Ik ben even terug bij de gastheren Jonathan en Lee. “Het is zo jammer dat je niet werkelijk in de fabriek bent, want we kunnen je alles laten zien en vertellen, maar je kunt niets aanraken of ruiken. En alles bij Bentley draait uiteindelijk toch om de *touch and smell*. Zeker bij de afdeling waar we nu naar toe gaan: bekleding.”

Ze hebben gelijk; de geur van het allerbeste leer is toch lekkerder dan die van de mooiste bos rozen? Ik word voorgesteld aan Steve Bradbury, één van de managers van de afdeling, die 509 mensen telt en eigenlijk een fabriek in de fabriek is. Het is een geweldig grote ruimte met talloze naaimachines en ook het deel van de fabriek waar juist meer vrouwen dan mannen werken.

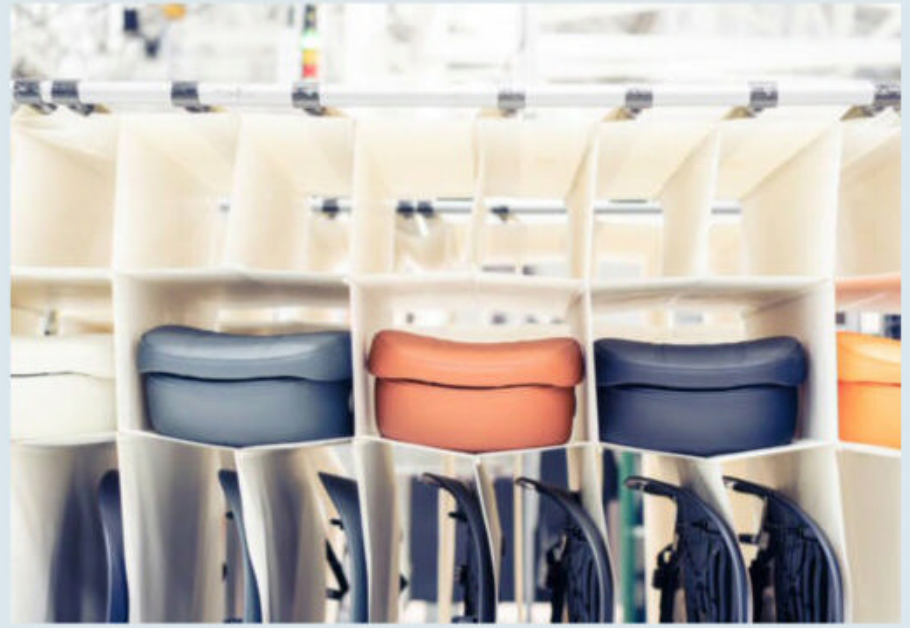
Voor een Continental GT zijn tot wel twaalf huiden nodig voor de vervaardiging van de ongeveer 140 onderdelen in de auto die zijn bekleed. “Het begint met de inspectie van de huiden”, vertelt Steve. “We markeren de kleinste imperfecties, zoals scheurtjes en littekens, met een special krijtje. Die krijtstrepen worden vervolgens herkend door de computer die de huid scant en het snijpatroon bepaalt om de onbruikbare stukjes heen. We willen een perfecte structuur, maar een heel kleine afwijking is natuurlijk ook mogelijk. Het is ten slotte een natuurproduct. En wist je dat het snijafval niet wordt weggegooid, maar nog wordt verwerkt tot tassen en andere producten? Zo reduceren we het verlies tot een absoluut minimum.”

Alle individuele stukken worden in niet minder dan 27 uur aan elkaar genaaid in het gigantische atelier. Stoelen, deurpanelen, armsteunen: alles wordt hier gemaakt. Zo ontstaat langzaam het Continental-interieur. Daar is trouwens bijna drie kilometer garen voor nodig. Ik koos ervoor om in de hoofdsteun een Bentley-logo te laten borduren. Dat is geen handwerk, maar zelfs de naaimachine heeft er nog zes minuten voor nodig om het te doen.

SUCCESVOL

Het is echt niet de eerste keer dat ik in een autofabriek kijk, maar de assemblage blijft altijd een wonder. Je moet je voorstellen dat de bestelling van deze auto begon achter een computerscherm bij de dealer in Leusden, waar we samen met verkoopadviseur Mandy Kroesbergen de auto bedachten. En aan de assemblagelijijn weet iedereen dat er in exact deze auto groen met beige stoelen moeten en in de auto erachter zwart met rode en in de auto ervoor een volledig blauw interieur. Zo geldt dat voor zoveel verschillende onderdelen: niet één auto is gelijk aan een andere en dat blijft fascineren.

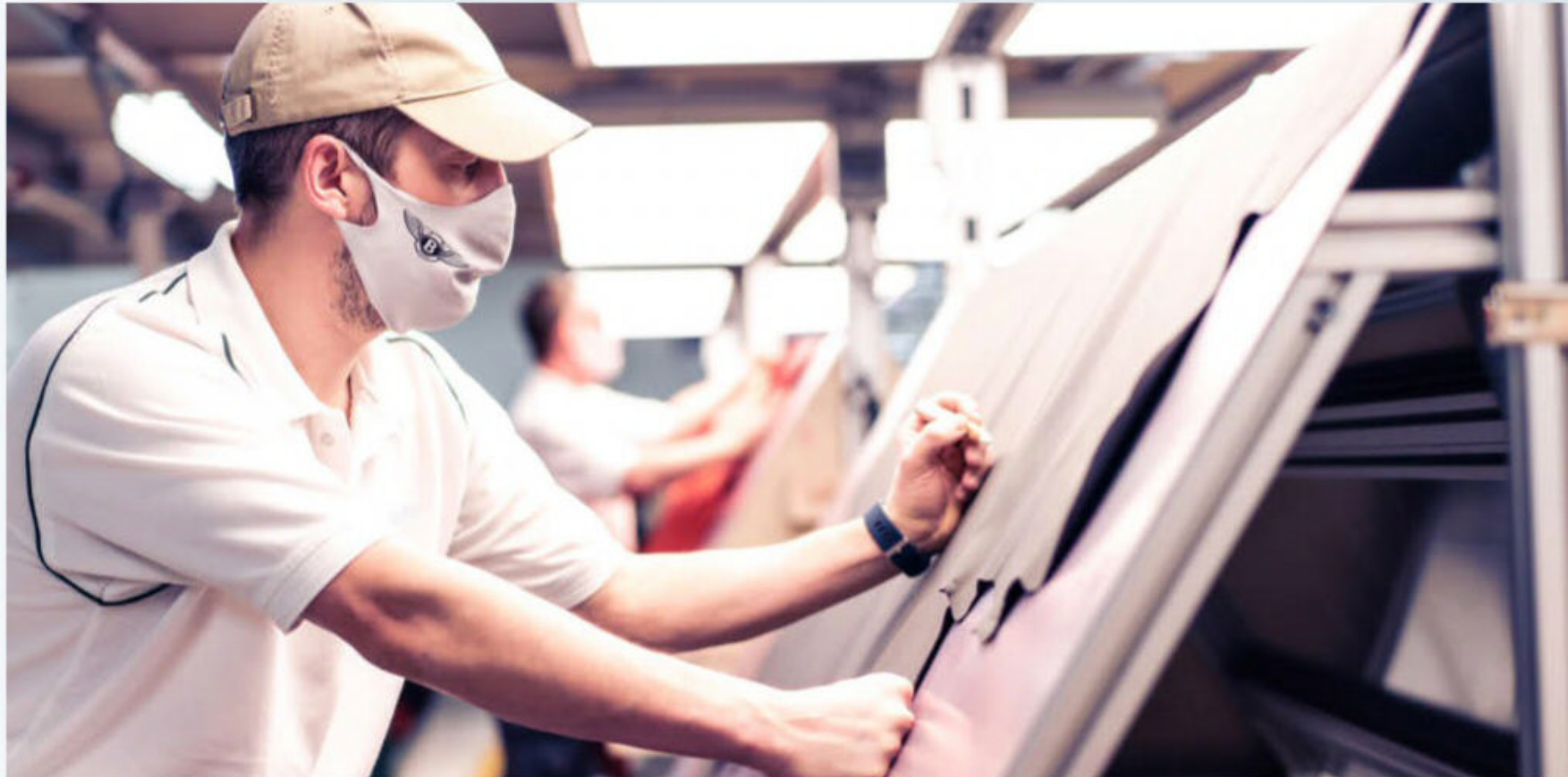
Jonathan en Lee verzekeren me dat de productie van mijn auto succesvol verlopen is en dat hij klaar is voor transport naar Nederland. Ik mag pas afscheid nemen als ik beloof ze alsnog op te zoeken in Crewe zodra het kan. Ze willen me graag het museum laten zien, waar de hoogtepunten uit de geschiedenis van Bentley, hún Bentley, te zien zijn. Ik beloof te komen en ze in de pub op een pint te trakteren. 



Het in elkaar zetten van een compleet interieur is om en nabij 48 uur werk.



Met een krijtje worden op de huid de imperfecties aangegeven.



In een speciale ruimte kun je de lakkleuren bekijken en kan het omgevingslicht worden aangepast aan het licht op alle plekken van de wereld.

Bentley en het stadje Crewe zijn letterlijk met elkaar verbonden.





HOEDER VAN STERRENAUTO'S



Tekst Sandor van Es • Fotografie Maurice Volmeyer

Een Facel Vega is op zichzelf al een zeldzame verschijning, maar mensen die ze onderhouden, zijn helemaal dun gezaaid. In Bodegraven zit een specialist die het restaureren van Facels tot kunst heeft verheven en daarmee wereldfaam geniet. Op bezoek bij Jasper Beukenkamp en zijn team.

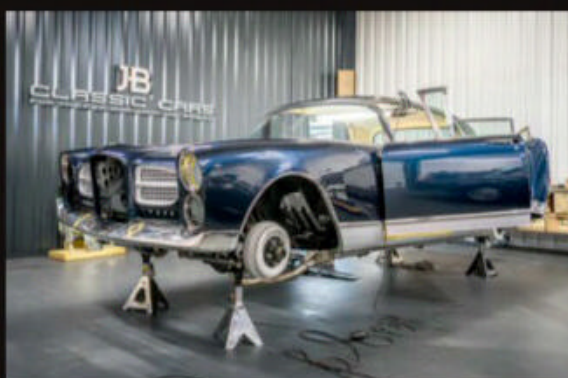
Zo moeten Yves Montand, Ava Gardner, Ringo Starr, Pablo Picasso en vele andere beroemdheden zich dus hebben gevoeld: lekker eigenwijs achter het stuur van hun Facel Vega. Het exclusieve merk combineerde tussen 1954 en 1964 de luxe van een

Rolls-Royce met de prestaties van een Ferrari. Dat had een grote aantrekkingskracht op sterren, rijke industriëlen en hooggeplaatste politici, helemaal omdat ze na de teloorgang van Bugatti, Delahaye en Talbot-Lago weer eens iets excentriek Frans te kiezen hadden. De Facel Vega was een *voiture* die tegen de sobere, naoorlogse tijdgeest in herinnerde aan het glorieuze interbellum, de periode dat grandes routières van velerlei soorten tussen Parijs en de Côte d'Azur pendelden als ware het een catwalk.

Op de oer-Hollandse wegen rondom Bodegraven is die glamour ver te zoeken. Evengoed kost het in de Facel waarin we rijden weinig moeite om je in gedachten te verplaatsen naar een zonovergoten RN7, toerend richting Méditerranée. Daar heeft hij ongetwijfeld menig bestuurder van een doorsnee Renault of Peugeot geïmponeerd, zoals hij dat in het hier en nu in Nederland nog steeds doet. De neus doet met zijn rechtopstaande koplampen en typische grille denken aan een Mercedes uit dezelfde periode, maar dan verfijnder. Het lage en enigszins hoekige zijprofiel geeft hem een sportieve uitstraling, de vele glimmende details en de geïntegreerde richtingaanwijzers in de achterminnen ogen elegant. Dat gevoel wordt binnenin voortgezet, al zijn het grote, laag staande stuurwiel waaronder je je moet doorwurmen en de iets uit het midden geplaatste pedalen geen

HET KOFFERTJE VAN CHARLES DE GAULLE

Tijdens onze rondleiding bij JB Classic Cars treffen we een aardige dwarsdoorsnede van de geproduceerde modellen. We zien verschillende varianten van de eerste serie Facel Vega's (FV1/FV2/FV3), alsook een FV4 met Hemi-motor (met typeaanduiding Typhoon) en een experimentele Facellia, een testauto met allerlei upgrades die er nooit kwamen. Haast net zo bijzonder is de Excellence waaraan Jasper Beukenkamp aan het werken is. De vierdeurs op basis van de HK500 was bedoeld voor onder meer staatshoofden en rijke industriëlen, maar werd met 145 geproduceerde exemplaren geen succes. "Facel gaf Charles de Gaulle er een te leen om te kijken of er een deal met de Franse regering te maken was. Het probleem was dat er geen B-stijl in zat, waardoor de koets nogal ging flexen. Daardoor schoten de achterportieren, zogenoemde suicide doors, nog weleens open. Het verhaal gaat dat De Gaulle daardoor op een gegeven moment op de Parijse Périphérique een koffertje verloor en dat de regering vervolgens Citroëns is gaan gebruiken."





1



2



3



4



De 38-jarige Jasper Beukenkamp geniet grote faam in de Facel Vega-wereld.

'STIRLING MOSS REED MET ZIJN FACEL NAAR ZIJN EUROPESE RACES, GEWELDIGE RECLAME'

voorbeelden van excellente ergonomie. Dat geldt tevens voor de handrem rechts naast het onderbeen en de verlichting die je met een trekknop links op de middentunnel bedient. Je vergeeft het hem echter onmiddellijk, want de Jaeger-klokken en vele verchroomde knoppen en hefboomen – waarvan de functie veelal niet duidelijk is – zijn een feest voor het oog. De weldadige lichtinval door de grote, gebogen voor- en achterraut maken het welzijn aan boord van de vierzits coupé compleet.

KOSTBAAR

We zitten in een Facel II, die als opvolger van de HK500 min of meer parallel aan de Facellia werd gevoerd (zie ook kader). Het betreft nummer 133, geproduceerd in 1962; hij is oorspronkelijk in de kleur Blue Facel Irisé afgeleverd bij Hoffman Motors in New York. De huidige bezitter is pas de vierde eigenaar

1 Op het moment van ons bezoek zijn er 17 Facels in verschillende staat aanwezig. 2 De restauratie van het plaatwerk gebeurt volledig in eigen huis. 3 De grotere modellen hebben een Chrysler-V8 onder de motorkap. 4 Vele sterren en prominenten vielen voor deze Franse luxe.

en heeft zijn Franse klassieker in onderhoud bij Jasper Beukenkamp. Het is een bonus dat we er even een blokje mee om mogen, want we kwamen eerst en vooral een kijkje nemen in de keuken van het Zuid-Hollandse bedrijf. Daarover zo meer, eerst laten we de gorgelende 6,3-liter Chrysler-V8 een toontje hoger zingen. Rond de 1.500 tpm is het vorstelijk toeren, daarboven gaat de acceleratie hand in hand met het toenemen van het achtkoppige gebrul. Wel voorzichtig, want deze Facel II – er werden er slechts 183 van gebouwd – is in onberispelijke conditie en de waarde van een exemplaar als dit gaat met gemak richting de vier ton. En dik daaroverheen als het een auto betreft die van een ster is geweest. Dat er één minieme buitenspiegel op zit en het zicht via de op het dashboard gemonteerde binnenspiegel evenmin optimaal is, vergroot de behoedzaamheid. Je hoeft gelukkig maar een paar seconden het gaspedaal in te drukken om het potentieel te voelen; in zijn tijd kon de 360 pk sterke machine bij het verkeerslicht wedijveren met een Ferrari 250 GT en liet hij een Aston Martin DB4 of Mercedes 300 SL 'Gullwing' genadeloos in het stof bijten. Zo lang het rechtuit ging in elk geval. Qua stuurgedrag toont de Facel II zich een comfortabele, enigszins afstandelijk aanvoelende Gran Tourer, die ondanks zijn relatief compacte afmetingen niet direct uitnodigt om in elke bocht tot de limiet te gaan.

Terug bij JB Classic Cars worden we allerhartelijkst ontvangen door de naamgever van het bedrijf. Voor een restaurateur van dit kaliber is de 38-jarige Beukenkamp opmerkelijk jong. "Ik deed een autotechnische opleiding, maar in de schoolbanken zitten was niets voor mij, ik was liever met mijn handen bezig", verklaart hij. "Tijdens mijn stage bij Bart Holland werd mijn interesse voor restauraties aangewakkerd. Vooral plaatwerk prikkelde me. Daarnaast hielp ik mijn schoonvader met het opknappen van zijn Triumph TR3. Via hem kwam ik in contact met een man die aan Engelse auto's sleutelde en onderdelen

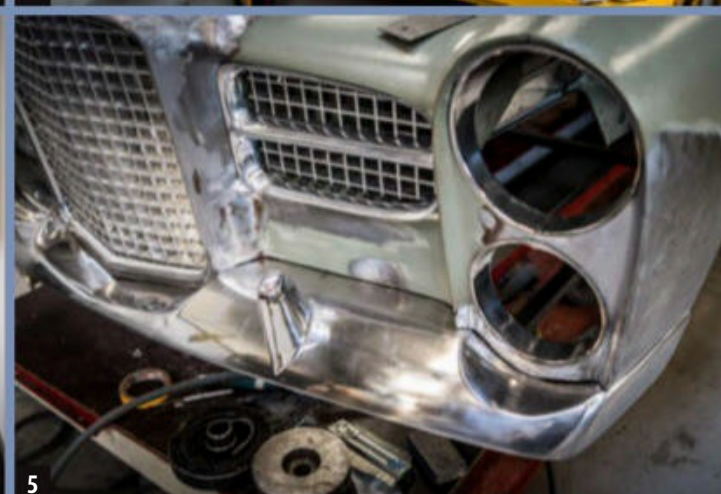
importeerde. Die vroeg me op een gegeven moment of ik zijn handel wilde overnemen. Ik stopte met school en zo had ik op mijn 20e jaar een eigen zaak."

Dat hij het vak grotendeels zelf moest leren en daarbij veel fouten maakte, deed de ondernemer geregeld twijfelen aan zijn keuze. Dat eigengereide past echter precies bij het merk waarin hij intussen is gespecialiseerd, nadat hij er in 2006 voor het eerst mee in aanraking kwam. "We deden wat kleine reparaties voor een klant met een HK500. Die had nauwe contacten met de Nederlandse Facel Vega-specialist Hans Ruhé; dat heeft tot een nauwe samenwerking geleid en uiteindelijk tot mijn eigen, zelfstandige specialisatie. Het is een niet-alledaags merk met een gaaf verhaal. Oprichter Jean Daninos had een duidelijke visie en kwam in die tijd met heel bijzondere auto op de markt. Hij verkeerde bovendien in goede kringen en was een Franse charmeur die veel beroemdheden in zijn auto's wist te krijgen. Dat was natuurlijk mooie marketing. Neem Stirling Moss. Die gebruikte zijn Facel gewoon als vervoermiddel naar Europese races. Geweldige reclame, toch?"

VAN AVA

Uiteraard zijn exemplaren met een sterrenhistorie extra gewild. Bij JB Classic Cars komen geregeld Facels langs die een bekende eigenaar hebben gehad. "Een aantal jaren geleden vond ik een restauratieproject in Frankrijk", vertelt Beukenkamp. "Ik had met handen en voeten een prijs afgesproken en een aanbetaling gedaan. Terug in Nederland ontdekte ik dat het een HK500 van Ava Gardner betrof. Ik als een speer weer naar Frankrijk om hem op te halen, doodsbang dat





de eigenaar erachter zou komen. Ik heb de auto niet eens gerestaureerd, maar kon hem zo voor het dubbele doorverkopen aan iemand in Moskou." Beukenkamp wijst naar een blauwe II in de werkplaats, een van de zeventien Facels die hij op het moment onder zijn hoede heeft: "Die was ooit van Debbie Reynolds. We hebben hem, gerestaureerd, in Zwitserland verkocht en hij is nu terug voor onderhoud. Onlangs hebben we ook de auto van Maurice Trintignant opgeknapt."

3.000 UUR

Jasper Beukenkamp heeft inmiddels vijf man in dienst en klanten overal ter wereld, onder meer in Australië, Zuid-Afrika, Engeland, Frankrijk en Duitsland. Hij richt zich vooral op de grote modellen, die zo'n 1.200 van de in totaal nog geen 3.000 geproduceerde Facel Vega's vertegenwoordigen. "We hebben wel wat Facellia's staan, maar het probleem is dat er net zoveel werk in zit, terwijl de waarde ervan vele malen minder is. Veel restauraties

1 Het chassis krijgt bij restauratie een uitgebreide roestbehandeling. **2** De motorrevisie wordt deels uitbesteed, de assemblage wordt wel zelf gedaan. **3** Het dashboard lijkt van hout, maar is van handgeschilderd staal. **4** Een waar kunststuk is de manier waarop de lichtunits in de achternissen zijn geïntegreerd. **5** Een van de uitdagingen is het passend maken van de bumpers, die precies op de carrosserie moeten aansluiten.

WE VERPLAATSEN ONS IN GEDACHTEN NAAR EEN ZONOVERGOTEN RN7, TOEREND RICHTING MÉDITERRANÉE

van Facels zijn in het verleden belabberd gedaan, puur omdat ze toen nog niet zoveel opbrachten. Sinds de Facel II van Ringo Starr voor viereenhalf ton is geveild, zijn de prijzen omhoog gegaan. Als je het goed doet, zit er gemiddeld zo'n 3.000 uur in een restauratie, exclusief motorrevisie, bekleder en spuiter. Het gaat dus echt over serieuze bedragen. Voor een peperdure Ferrari is dat gemakkelijker te bevatten dan bij een Facel Vega. We richten ons daarom op de echte liefhebbers. *For the few who want the finest*, zoals de oorspronkelijke Facel-leus luidt."

Veel focus ligt op het werk aan het chassis en de body, dat allemaal in eigen huis gebeurt. "In mijn optiek kun je niet een auto uit elkaar halen, het plaatwerk uitbesteden en dan zelf de boel weer opbouwen", zegt Beukenkamp. "Als je het goed wil doen, moet je alle onderdelen die op de auto horen meenemen bij het plaatwerkproces en op elkaar afstemmen."

ROESTURIJ STAAL

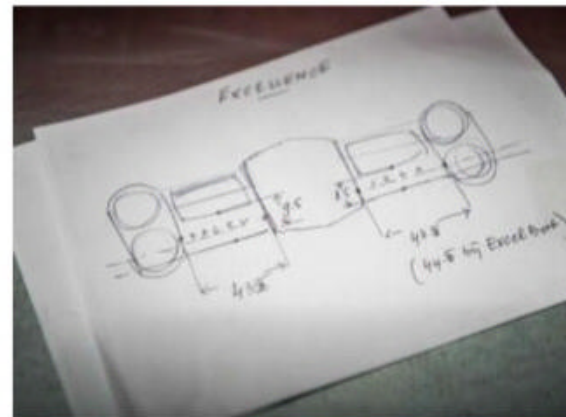
Ontbreekt er ergens een onderdeel, dan is dat een uitdaging. "Onderdelen zijn meestal niet zomaar ergens te bestellen, dus dan moet je gaan reproduceren. Soms doen we iets zelf, maar we kopen ook spullen in bij specialisten. Zoals voor de motor; de revisie van de losse componenten besteden we uit, de assemblage doen we wel zelf. Zo kunnen we alles naar onze eigen standaard afwerken."

Een andere uitdaging is het feit dat veel delen van roestvrij staal zijn, zoals de bumpers, raaml ijsten en diverse sierstrips. "Een moeilijk materiaal om mee te werken, helemaal omdat het destijds relatief veel staal bevatte, waardoor het behoorlijk kan roesten. Het is lastig om mooi te lassen en daarnaast moet je het ontzettend strak maken om in hoogglans te kunnen polijsten. Met verchromen van staal kun je er koper overheen doen, dat slijp je en vervolgens gaat er een laagje chroom op. Met roestvrij staal kan dat dus niet. Daarnaast zitten de bumpers tegen de carrosserie aan en volgen die precies de contouren van het plaatwerk. Aangezien elke auto net iets anders is, moeten ze dus elke keer specifiek op maat worden gemaakt, tot op de

millimeter. Je kunt ze niet even simpel bijstellen zoals bij de meeste andere auto's."

INTERPRETATIE

Authenticiteit staat uiteraard hoog in het vaandel, maar niet ten koste van alles, en altijd in overleg met de klant. "Als je een auto helemaal origineel hebt en je kunt hem conserveren, dan moet je dat natuurlijk doen", aldus Beukenkamp. "Vaak is dat echter niet zo en dan gaan we voor een interpretatie van het origineel, voor een resultaat zoals het in onze ogen moet zijn als je een paar ton investeert. Dat is in sommige opzichten kwalitatief beter dan oorspronkelijk, of gewoon net wat mooier. Neem het chassis. Dat kreeg vroeger nauwelijks roestbehandeling. Wij doen dat wel: alles wordt verzinkt, gestraald en gepoedercoat. Kijk ook eens naar de puntlassen. Wij hebben een malletje waarmee we ze netjes op gelijke afstand maken, dat was oorspronkelijk niet zo. En we zetten ook geen plaat asbest achter de accu, zoals de Fransen destijds deden." Voor klanten die geregeld met hun klassieke



Facel Vega rijden en net iets meer comfort en veiligheid wensen, heeft JB Classic Cars een modern remsysteem, airconditioning en stuurbekrachtiging ontwikkeld, allemaal weer gemakkelijk terug te brengen naar origineel. "Eén klant werd hier wel erg enthousiast van. Hij vertelde dat hij op de snelweg eerst niet harder kon dan 90 mijl per uur en dat hij na de aanpassingen geregeld 150 mijl rijdt", lacht Beukenkamp. "Maar toen de minister-president van Koeweit achteraskoeling en voorruitverwarming wilde, begon het wel een beetje te wringen. De klant is koning, maar er zijn grenzen. Hoe beroemd je ook bent." **AW**

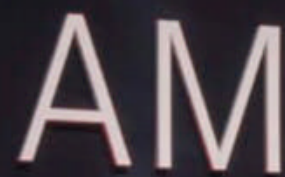
TEGEN DE STROOM IN

Facel Vega is het geesteskind van Jean Daninos, die in de jaren 40 en begin 50 met zijn metaalbewerkingsbedrijf *Forges et Ateliers de Construction d'Eure et de Loire* onder meer carrosserieën maakte voor Simca, Ford en Panhard. Tegen het lastige politiek-economische klimaat in, met veel materiaalschaarste, een moeilijke afzetmarkt en hoge belastingen op krachtige luxeauto's, vatte Daninos het plan op om in eigen huis een auto te ontwikkelen. Het zou een volledig Frans project moeten worden, maar helaas kon Monsieur Jean, zoals hij liefkozend werd genoemd, in eigen land geen geschikte motor vinden. Zodoende werd er in de Facel Vega FVI (1954) een 5,4-liter Chrysler-V8 gemonteerd. De HK500 (1958) kreeg een 5.8- en later zelfs een 6.3-blok, evenals diens opvolger Facel II (1961). Aan de exclusiviteit en kwaliteit van een Facel Vega lag het niet, daarentegen vielen de overzeese bastaardmotoren niet bij iedereen in goede aarde. Een ander probleem was dat de Franse wetgeving bepaalde dat voor elke geïmporteerde franc er vijf moesten worden uitgevoerd. Veel Facels moesten derhalve naar Amerika en dat maakte het er niet gemakkelijker op. In een poging de verkopen op te krikken, werd een kleiner model ontwikkeld, de Facellia (1959). De krachtbron kwam dit keer wél van eigen bodem, een viercilinder van Pont-à-Mousson. In plaats van de redding tekende de Facellia voor de ondergang. De krachtbron kende de nodige productiefouten, de daaruit voortvloeiende mankementen leverden honderden garantieclaims op. Daninos probeerde het nog met een Volvo-viercilinder (Facel III) en een zes-in-lijn van Austin Healey (Facel 6), maar het tij was niet te keren. Eind 1964 viel het doek.



Deze FV3 uit 1957 heeft nog wat aandacht.

De zelf ontwikkelde twin-spark-viercilinder moest de redding zijn, maar werd de ondergang.

The AMG logo is displayed in a stylized, metallic font at the top left of the page. The background of the entire page is a dark, high-contrast image of a red Mercedes-AMG car, with light trails suggesting motion.A partial view of the 'AM' part of the AMG logo is visible in the top right corner.

AFFALTERBACH OP HOOGSPANNING

Mercedes' performancelabel AMG zet serieus in op elektrificatie. Nog voor het eind van het jaar maken we kennis met zowel plug-in hybride als volledig elektrische modellen die voor bloedstollende prestaties moeten zorgen. Evengoed wordt de verbrandingsmotortechniek niet vergeten. Reken op PHEV's met meer dan 800 pk en 1000 Nm.

Tekst **Cornelis Kit** • Fotografie **Mercedes-AMG**

Wanneer de verbrandingsmotor definitief zal plaatsmaken voor de elektromotor, durft niemand te zeggen, als het überhaupt al gebeurt. Met de komst van de stoom- en later de motorboot is er tenslotte ook nog altijd plaats voor de zeilboot. Evengoed beginnen ze zelfs bij Mercedes-AMG al voor te sorteren, en niet met voorzichtige stapjes. Naast auto's met plug-in hybride aandrijflijnen staan er ook volledig elektrische modellen op stapel. In de loop van dit jaar zullen we daar in levende lijve mee kennismaken, nu krijgen we alvast een blik op de techniek.

Elektrotractie is bij Mercedes inmiddels niets nieuws meer. Onder het EQ-label worden al auto's gebouwd met (plug-in) hybride en puur elektrische aandrijflijnen. Voor zijn volledig elektrische modellen haakt AMG in eerste instantie aan bij de EQ's, voor de plug-ins varen ze in Affalterbach hun eigen koers. Bij de plug-in hybride EQ-versies van de reguliere C-, E- en S-klasse monteert Mercedes de elektromotor tussen de verbrandingsmotor en de automatische versnellingsbak. Deze opstelling zien we bij veel achter- en vierwielaandrijvers met de motor in lengterichting. Het is een bewezen en relatief simpele opzet, alleen voor de ingenieurs van AMG niet goed genoeg. Aan de toch al zware aandrijfeenheid aan de voorkant van de auto wordt namelijk extra gewicht toegevoegd en bovenal zijn de verbrandingsmotor en de elektromotor behoorlijk afhankelijk van elkaar. Ze delen immers dezelfde versnellingsbak en verdere route naar de wielen, waardoor ze altijd (als ze beide aan het werk zijn) met hetzelfde toerental werken. En dat is niet altijd per se het optimale. Daarom komt AMG met een andere oplossing.

TWEETRAPSRAKET

Voor zijn plug-ins heeft AMG onder de noemer E Performance een modulaire aandrijflijnstrategie ontwikkeld die zowel in combinatie met vier- als met achtcilin-

Tussen de voorwielen een vierliter V8 en aan de achteras een elektromotor met eigen versnellingsbak, samen zijn ze goed voor meer dan 800 pk.

ders gebruikt kan worden, bij een gelijke opzet zijn alleen de getallen anders. Centraal staat een op de achteras gemonteerde Electric Drive Unit (EDU). Deze EDU bestaat naast een compact accupakket en vermogenslektronica uit een parallel aan de achteras gemonteerde synchroonmotor met een tweetrapsversnellingsbak die direct het limited slip differentieel aandrijft. Afhankelijk van de modelserie piekt de e-motor bij 150 kW/204 pk en 320 Nm. De elektronisch geregelde versnellingsbak werkt niet met een planetair tandwielstelsel (dat zou te veel ruimte innemen) maar is een dog-box. Het principe van de dog-box kennen we uit de racerij, waarbij er geen synchromeshringen worden gebruikt maar klauwkoppelingen. Dit is weliswaar minder verfijnd, maar dat is in de racerij van ondergeschikt belang. In de AMG-variant gaat het uiteraard wél om straatauto's en is enige verfijning gewenst. En dat kan: anders dan een verbran-

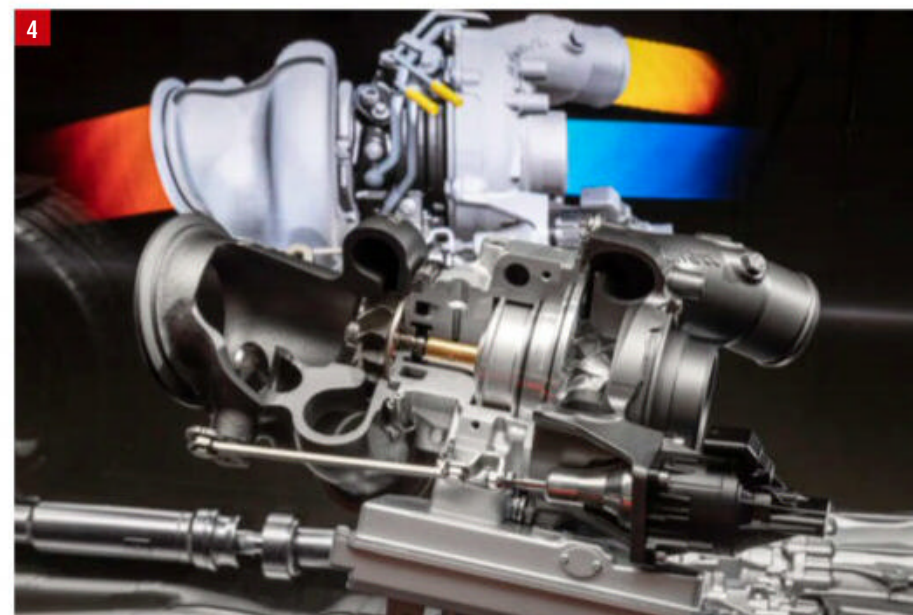
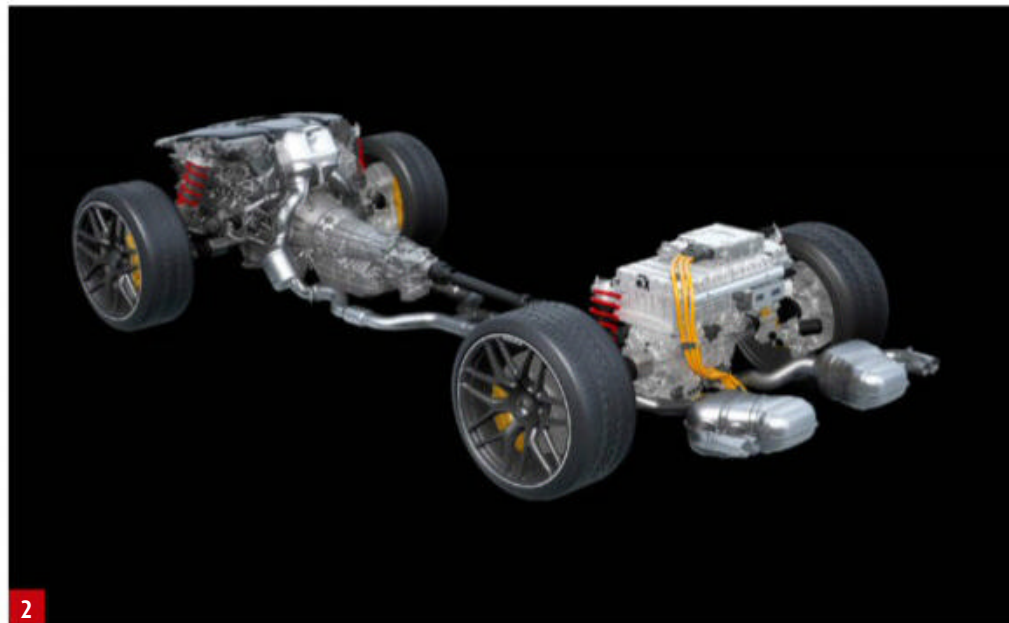
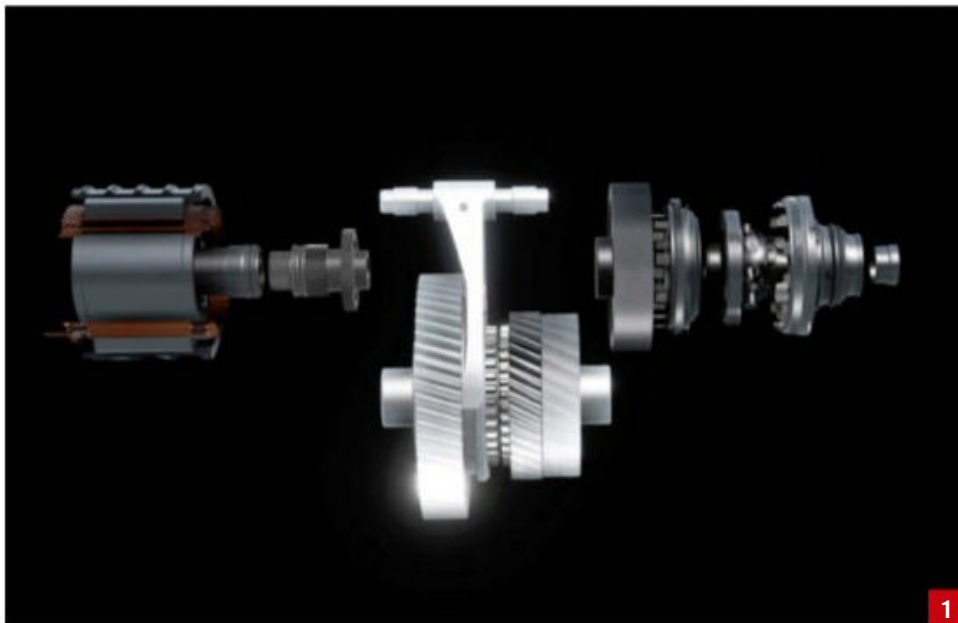
G FUTURE OF DRIVING PERFORMANCE



Mercedes' schaalbare EVA-platform-architectuur met voor en achter een motor en onder de vloer een platte accu.

VOLLEDIG ELEKTRISCH

De eerste volledig elektrische AMG-modellen krijgen als basis de Mercedes-EQ-auto's die vergelijkbaar zijn met de huidige E-klasse. Basis voor die auto's is Mercedes' Electric Vehicle Architecture (EVA-platformarchitectuur) die ook gebruikt wordt voor de onlangs gepresenteerde EQS, de elektrische tegenhanger van de S-klasse. Verwacht voor die elektrische AMG's prestaties die in de pas lopen met die van de huidige 43 en 53 AMG-modellen. De rappe EV's beschikken zowel voor als achter over een permanent bekrachtigde synchroonmotor, waarbij een continue verdeling van het koppel plaatsvindt. Hierdoor moeten de prestaties van die elektrische AMG's in de pas lopen met die van de huidige AMG-modellen met vierliter biturbo V8. Voor een sprint vanuit stilstand tot 100 km/h spreekt AMG over tijden van minder dan vier seconden. Wanneer de elektromotoren hun maximum toerental van 18.000 omwentelingen per minuut bereiken, geeft de snelheidsmeter naar verwachting 250 km/h aan. Om de prestaties van de motoren de baas te kunnen, krijgt het 400 volt lithium-ion accupakket een eigen bekabeling die is opgewassen tegen de hoge vermogens. Lichtgewichten zullen het niet zijn, maar met het accupakket aan de goede kant van het zwaartepunt en de speciaal voor deze auto's afgestemde AMG Ride Control+-luchtvering twijfelen we er niet aan dat de wegligging keurig in de pas loopt bij de krachten die de motoren leveren. En voor wie de stilte vreest: de AMG BEV's krijgen een speciale 'AMG Sound Experience' met een eigen geluidsgenerator en luidsprekers.



1 De tweeklaps versnellingsbak is een dog-box en heeft geen synchromeshringen; door de elektromotor nauwkeurig aan te sturen is kraakvrij schakelen toch mogelijk. 2 De Electric Drive Unit op de achteras moet een betere gewichtsverdeling opleveren. 3 De viercilinder levert samen met de elektromotor meer dan 650 pk, da's beduidend meer dan de 510 pk van de 4.0 V8 die tot voor kort in de C 63 S AMG is gebruikt. 4 Op het asje tussen het compressorwiel en het turbinewiel zit een elektromotor, die de turbo razendsnel op tempo kan brengen en, minstens zo interessant, ook op tempo kan houden om de boel op druk te houden voor een directe respons wanneer je je voet van het gaspedaal haalt. 5 De tweeliter viercilinder uit de A45 AMG maakt een draai in lengterichting en pikt dankzij de elektrische turbo bij 450 pk.

DE E-MOTOR EN BENZINEMOTOR ZIJN MINDER VAN ELKAAR AFHANKELIJK

dingsmotor is een elektromotor nauwkeurig aan te sturen, waardoor die voor de synchronisatie van de klauwkoppelingen kan zorgen. Geschakeld van 1 naar 2 wordt er uiterlijk bij een snelheid van circa 140 km/h, wanneer de e-motor zo'n 13.500 toeren per minuut maakt. Doordat AMG niet kiest voor één vaste overbrenging volstaat een compactere motor, terwijl er bij lage snelheden wel van hoog koppel kan worden geprofiteerd.

DAAROM SCHAKELEN

AMG is niet de eerste die een achteras elektrisch laat aandrijven met tussenkomst van een elektronisch geregelde tweeklaps versnellingsbak. Porsche doet dat ook bij de Taycan. Eigenlijk moet je de tweede overbrenging niet zien als een versnelling, maar de eerste als een vertraging. In het tweede verzet werkt de elektromotor namelijk mee tot topsnelheid en/of het einde van zijn kunnen, dat zien we bij de alle elektrische auto's. En in diezelfde overbrenging redt de

motor het ook totdat de auto stilstaat. Voor het vermogen maakt dat niets uit, wel voor het koppel.

Even een klein stukje elektromotorbasiskennis tussendoor: simpel voorgesteld levert een elektromotor zijn maximum koppel vanuit stilstand tot aan het toerental waarbij het maximum vermogen geleverd wordt, daarboven zakt het koppel in. Het maximum vermogen (het product van het koppel maal het toerental) blijft vervolgens min of meer constant (het koppel zakt in terwijl het toerental toeneemt). Een elektromotor meer vermogen laten leveren is relatief gezien eenvoudiger dan hem een hoger koppel te laten produceren. In dat laatste geval betekent het namelijk dat de afmetingen en het gewicht van de motor veel meer moeten toenemen dan nodig zou zijn voor extra vermogen. Voor stationaire toepassingen is dat meestal geen probleem, ruimte genoeg, maar in een sportieve auto is dat toch een dingetje. Je kunt als constructeur echter het koppel naar de wielen ook vergroten door een vertragende (en tegelijkertijd koppel vergrotende) overbrenging te gebruiken, dat is dus de eerste versnelling. Dit is de lichtere en compactere oplossing waarvoor AMG heeft gekozen. Zodoende zorgt de elektromotor vooral bij lagere snelheid evengoed voor een extra duw vooruit. Of het om een PHEV V8 gaat zoals in de AMG GT 4-door of om een viercilinder PHEV zoals verwacht kan worden in de nieuwe C-klasse, de verbrandingsmotor werkt in beide gevallen samen met AMG's eigen negentraps automaat (de Speedshift MCT-9G) en het achterdifferentieel is om tractieverlies de kop in te drukken én om het stuurgedrag positief te beïnvloeden overigens een elektronisch geregeld sperdifferentieel. Behalve door de elektromotor wordt dat differentieel ook aangedreven door de cardanas die van voren komt. De elektromotor en de

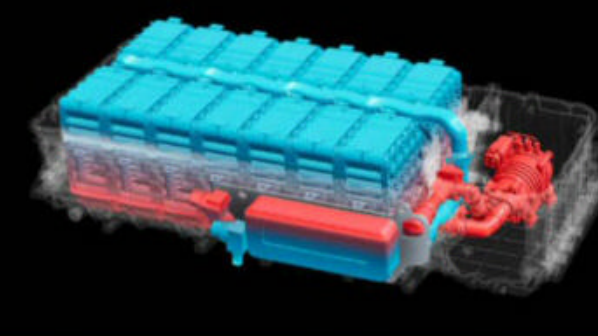


5

HIGH PERFORMANCE ACCU

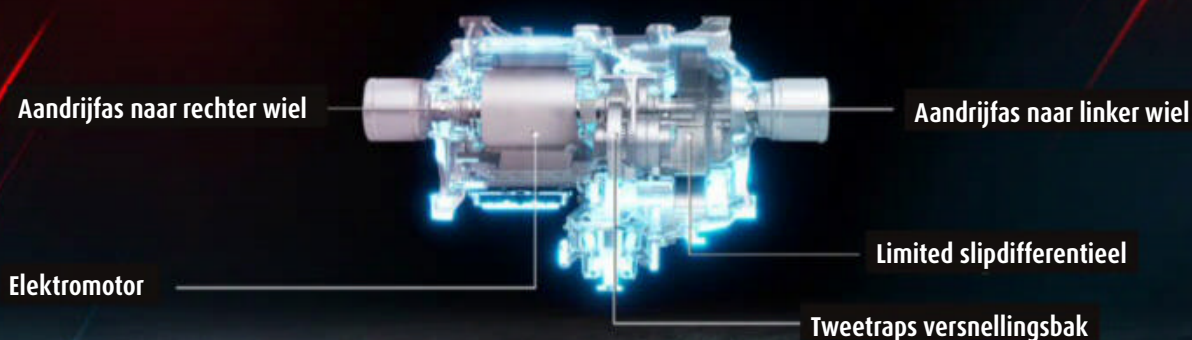
Of het gaat om een krachtsexplosie bij het accelereren of juist bij heftig remmen, in beide gevallen moet de accu flink aan de bak. Zowel laden als ontladen met grote vermogens gaat gepaard met warmteontwikkeling; de accu blijft tenslotte een fabriekje waarin zich chemische processen afspelen. Om te voorkomen dat de accu van de PHEV's beschadigt of dat het rendement inzakt, zijn alle 560 cellen van het 400 volt accupakket omgeven door koelvloeistof om te zorgen dat ze continu op hun optimale bedrijfstemperatuur zijn van 45° C. Volgens AMG blijft de accu ook bij snelle ronden op het circuit in de hybride modus op hoog niveau presteren (maximale pieken van 150 kW zijn mogelijk) zonder dat de levensduur in het gedrang komt. Als gevolg van de intensieve koeling van de cellen is het mogelijk om cellen met een hoge energiedichtheid te gebruiken waardoor de accu licht en compact gehouden kan worden; de 89 kg wegende batterij heeft een capaciteit van 6,1 kWh. Overigens is de opzet modulair, dus wellicht dat in een later stadium modellen volgen met een grotere variant.

Met een eigen koelsysteem worden de cellen in de accu direct gekoeld waardoor een hoge energiedichtheid mogelijk is.



PERFORMANCE HYBRID: ELECTRIC DRIVE UNIT

In de achteras geïntegreerde elektromotor



verbrandingsmotor drijven zodoende onafhankelijk van elkaar dat achterdifferentieel aan, ze werken parallel. Doordat de auto's met de E Performance-aandrijflijn vierwielaandrijvers zijn, kan de elektromotor (bijvoorbeeld in geval van doorslippende achterwielen) hierdoor via de buitenkant van het achterdifferentieel ook vermogen via de cardanas naar de voorwielen leveren. Doordat de e-motor en benzinemotor parallel werken, zijn ze minder van elkaar afhankelijk en kunnen ze elk volgens de meest optimale strategie hun steentje bijdragen aan het spektakel.

OP KOERS HOUDEN

Dat de complete EDU zich op of rond de achteras bevindt, heeft een positief effect op de gewichtsverdeling en dat de elektromotor niet via de negentrapsautomaat plus een koppelmvormer hoeft te werken zorgt bij afremmen op de elektromotor voor minder verliezen. Vanuit recuperatie-oogpunt was het nog mooier geweest wanneer de elektromotor direct op de vooras zou werken, bij afremmen krijgen de voorwielen namelijk het meeste voor hun kiezen, maar dankzij de vierwielaandrijving is de elektromotor evengoed in staat om zo veel mogelijk remenergie te regenereren.

De elektromotor maakt ook actief deel uit van de ESP-regeling. In plaats van een remingreep om de auto op koers te houden kan de elektromotor net zo goed een doorslappend wiel afremmen. Aardig detail hierbij is dat de verbrandingsmotor

gewoon zijn koppel kan blijven afgeven - waardoor de elektromotor als een generator aan het werk gaat - en zodra de auto weer stabiel is, is er zonder vertraging van een verbrandingsmotor die eerst koppel moet opbouwen weer direct trekkracht beschikbaar aan de wielen. Voor de variant met de tweeliter viercilinder spreekt AMG over een systeemvermogen van meer dan 650 pk en bij de V8 gaat het zelfs om dik 815 pk. De viercilinder is overigens een doorontwikkeling van de M139-motor die we kennen uit de A45 AMG, alleen dan in lengterichting geplaatst. Met behulp van onder meer een elektrische turbo (een turbo met op de as tussen de turbine en de compressor een vier centimeter brede elektromotor voor supersnelle drukopbouw en directer reageren) moet die tweelitermotor pieken bij 450 pk. Tot wat voor acceleratietijden de plug-in hybrides exact in staat zijn, wil AMG nog niet prijsgeven, maar reken op waarden onder de drie seconden voor de sprint van 0 naar 100 km/h. Wij kijken in elk geval reikhalzend uit naar een eerste kennismaking met dit serieuze vuurwerk! To plug or not to plug ... 

LONG WAY BACK

Vandaag de dag zijn Rolls-Royce en Bentley concurrenten van elkaar en dat waren ze in hun beginjaren eveneens. Toch was er een periode dat de modellen van beide Britse edele merken amper verschilden. Aan de hand van twee hedendaagse modellen kijken we hoeveel overeenkomsten de tand des tijds hebben doorstaan.

Tekst **Frank Jacobs** • Fotografie **Maurice Volmeijer**
• M.m.v. **Kasteel de Keverberg, Kessel**



A white Rolls-Royce Phantom is parked on a cobblestone street. The car is positioned in the lower half of the frame, angled slightly towards the left. Behind the car is a stone building with a prominent tower featuring a decorative finial. A black wrought-iron gate is visible on the right side of the image. A large black circle containing yellow text is overlaid on the upper right portion of the image.

DE SPIRIT OF ECSTASY
SCHRIJDT ALS EEN HOF-
DAME UIT VERVLOGEN
TIJDEN VOOR ONS UIT

Het is in de prille eerste jaren van de vorige eeuw als Henry Royce zich toelegt op het bouwen van automobielen. Al gauw heeft hij een viertal versies op zijn repertoire, van de tweecilinder Royce 10 tot de 30 hp met zescilinder. Inmiddels heeft hij een overeenkomst met een autodealer, Charles Rolls, en onder de gezamenlijke vlag Rolls-Royce ontwikkelt Royce een verbeterde versie van de 30 hp, de 40/50 hp. Inmiddels is het duo Royce en Rolls versterkt met Claude Johnson, die het commerciële werk voor zijn rekening neemt en zichzelf het verbindingsstreepje in de merknaam noemt. Het is Johnson die Rolls-Royce weet te overtuigen dat het zich volledig moet toewijden op de 40/50 hp, zodat de eerdere modellen uit productie worden genomen. Johnsons aandeel in de merknaam mag dan uiterst bescheiden zijn, maar hij maakt dat ruimschoots goed door tot op de dag van vandaag, ruim een eeuw later, nog steeds zijn stempel te drukken op de typenamen bij Rolls-Royce. In 1908 zet hij een vroeg exemplaar van de 40/50 hp in voor promotionele doeleinden teneinde het nieuwe merk op de kaart te zetten. De auto is zilvergrijs gespoten en omdat hij voor zijn tijd fluisterstil is, noemt Johnson de auto Silver Ghost. Pers en publiek nemen die naam over en daarom gaat hij de geschiedenisboeken in, niet alleen voor de hele oplage (zo'n zesduizend stuks) van de 40/50 hp, maar in het bijzonder ook voor chassisnummer 60551, de auto die 113 jaar later nog steeds bestaat. Lange tijd houdt Rolls-Royce zijn one model-strategy vol, tot het in 1922 met de entry level Rolls-Royce 20 komt. Drie jaar later wordt de Silver Ghost opgevolgd door de Phantom, die op zijn beurt in 1929

KASTEEL DE KEVERBERG

Als decor voor deze reportage diende De Keverberg, een uniek kasteel in het Limburgse Maasdorp Kessel dat zijn oorsprong vond in 950. In 1944 werd het kasteel door de terugtrekkende Duitsers opgeblazen, waarna het zeventig jaar lang een spookachtige ruïne was. Tot er in 2015 genoeg budget bijeen was gebracht om de oude contouren met moderne materialen terug te brengen, waardoor verleden en heden op een heel bijzondere manier in elkaar grijpen. Nu is De Keverberg, hoog op zijn heuvel aan de Maas, een prachtige locatie voor huwelijken, congressen en andere evenementen. Meer informatie: kasteeldekeverberg.nl.







**DE MATE WAARIN
HET COMFORT VAN DE
BENTLEY OVEREIND
BLIJFT, GRENST AAN HET
ONMOGELIJKE**

plaats maakt voor de Phantom II. Inmiddels is de wereld aardig veranderd en in de stoelendans die de autoindustrie in die beginjaren is, staat een geduchte concurrent op voor de Phantom II. Ene Walter Owen Bentley, die met zijn racewagens in onder meer de 24 Uur van Le Mans hoge ogen gooit, bouwt ook een superluxe personenauto, de Bentley 8 Litre. Succes in de racerij is echter geen garantie voor goede zaken, zo ondervindt Bentley aan den lijve. De Wall Street Crash en de daaropvolgende wereldwijde recessie drijven Bentley naar de rand van de afgrond, waar Rolls-Royce klaarstaat om de boel te redden. Het merk wordt voor de val behoed, maar de 8 Litre krijgt van Rolls-Royce een duwtje na, zodat de Phantom II weer eenzaam aan de top staat. Vanaf dat moment zijn Bentley en Rolls-Royce twee handen op één buik. Dat klinkt eentoniger dan het in werkelijkheid is, want in die jaren koop je in dit segment geen kant-en-klare auto, maar een chassis met aandrijflijn en grille, waar een coachbuilder naar jouw keuze op jouw aanwijzingen een koets overheen bouwt.

GETOUWTREK

Pas na de Tweede Wereldoorlog, om precies te zijn in 1949, verandert dat met de komst van de Dawn, de eerste Rolls-Royce met een kant-en-klare, af fabriek geleverde carrosserie. Zijn tegenvoeter, de Bentley Mark IV, is op de grille en wat details na identiek en dat is een situatie die met de volgende generaties als de Silver Cloud, Silver Shadow en Silver Spirit doorzet. Decennialang gaat dat zo door, tot eigenaar Vickers in de laatste jaren van de twintigste eeuw Rolls-

Royce Motors in de etalage zet. Een hoop getouwtrek tussen BMW en de Volkswagen Group is het gevolg en wanneer het stof is neerge-daald, heeft BMW het merk Rolls-Royce in handen en is Bentley van Volkswagen. Het moet een gruwel zijn geweest voor Britse nationalist, maar hoe Duits of juist Engels zijn de Rolls en Bentleys vandaag de dag eigenlijk? Er is geen betere en vooral prettiger manier denkbaar om daar achter te komen dan een paar dagen met een hedendaagse Rolls-Royce en een dito Bentley door het land te rijden. We weten de hand te leggen op de kersverse, tweede generatie Ghost en kiezen daar een Bentley Flying Spur bij. Geen W12, maar de V8, omdat die net wat meer sportief cachet kan geven aan de rijbeleving.

De Rolls-Royce Ghost is eigenlijk het 21e-eeuwse equivalent van de Twenty, die een kleine eeuw geleden onder het toenmalige topmodel Silver Ghost werd gepositioneerd. Precies zo verhoudt de Ghost zich tot het huidige topmodel Phantom. De vorige, eerste generatie Ghost stond op een aangepast BMW 7-serie-onderstel, maar deze nieuwe editie heeft een eigen, aluminium Rolls-Royce-chassis gekregen. Het is elke keer weer indrukwekkend een Rolls om de hoek

te zien verschijnen. En dan te bedenken dat dit de entry level-Rolls is. We hebben hem opgehaald bij dealer Cito Cars in Eindhoven en geloof het of niet, daar stond hij bescheiden te zijn tussen de veel grotere Cullinans en Phantoms. In het schilderachtige Limburgse Maasdorp Kessel echter wurmt hij zich met moeite door de smalle straatjes richting het kasteel, waarbij de Spitit of Ecstacy als een hofdame uit vervlogen tijden voor ons uit schrijdt. Enkele jongetjes op het dorpsplein laten hun fietsen vallen en rennen ons achterna. Voordat we goed en wel stilstaan, maken ze selfies met onze zilveren dame. Wie zei daar dat kinderen niet meer warmlopen voor auto's?

ATOOMKELDER

Hoe indrukwekkend een Rolls-Royce Ghost ook is om te zien, écht imposant is hij vanbinnen. Het portier sluit als de deur van een atoomkelder, waarbij hij zich het laatste stukje op eigen kracht dichttrekt. Vanaf dat moment is de wereld buitengesloten. Binnen heerst bijna absolute stilte en alles om de auto heen lijkt een 3D-film waarvan het geluid is gedempt. De enige werkelijkheid is het smetteloos witte leer van de allerbeste kwaliteit dat over de rianten fauteuils is gespannen, het verfijnde hout, de talloze aluminium accenten en een sfeer die koningen en captains of industry er het zwijgen toe zou laten doen. Al heb je nog zoveel zorgen, problemen en agendaconflicten: de deken van rust die in de Ghost over je neerdaalt, reduceert alle ellende tot iets banaals van

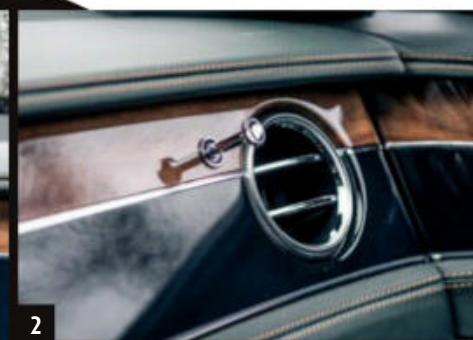
daarbuiten, waarvoor je schier ongenaakbaar bent. Het concentrisch gevormde driespaaks stuurwiel doet denken aan Rolls en van weleer en de trekknoppen bij de ventilatieroosters zijn onze eerste aanwijzing dat Rolls-Royce en Bentley weliswaar uit elkaars oog, maar nog steeds niet uit elkaars hart zijn. Het analoge klokje heeft in al zijn schoonheid iets van een folly; alsof tijd er ook maar iets toe doet hier aan boord, maar mooi is het des te meer. Zo zijn er traditiegetrouw meer dingen die te aards zijn om in een Rolls-Royce ook maar enige relevantie te verdienen. Met een 'enough' als antwoord op de vraag naar het maximum motorvermogen komt zelfs Rolls-Royce in de 21e eeuw niet meer weg, maar het aantal graden Celsius blijft onvermeld – aan een prettig klimaat hangt geen getal – en ook het toeren-tal van de V12 doet er niet toe. In plaats daarvan geeft de meter aan hoeveel procent van het totale vermogen onbenut is en die wijzer komt zelden onder de negentig procent. Met een knop onder een traditionele koepel komt de V12 zacht gonzend tot leven. Die knop zit links van de stuurkolom en wacht even, was dat geen Le Mans-

HET ANALOGE
KLOKJE HEEFT IETS VAN
EEN FOLLY; ALSOF TIJD ER
OOK MAAR IETS TOE DOET
HIER AAN BOORD





1



2



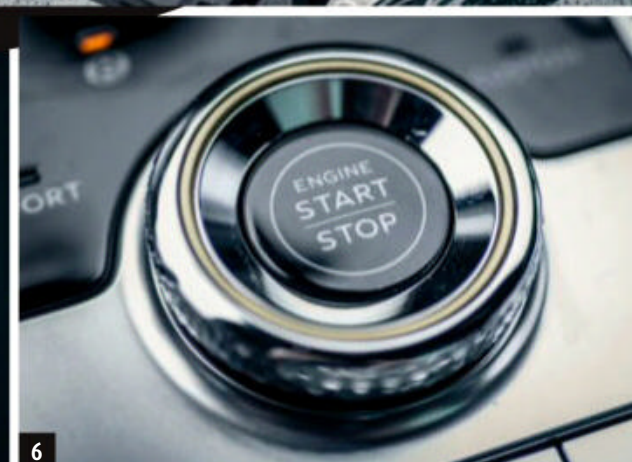
3



4



5



6

1 Het hoogglans metaal schittert je tegemoet.
2 Klassiek detail waar beide merken aan vasthouden.
3 Zoals de Big Ben bij Londen hoort, past een Breitling-
uurwerk in een Bentley.
4 Een V8 met cilinder-
uitschakeling. 5 Het
Bentley-ornament is
intrekbaar én verlicht. 6 De
startknop zit tussen de
stoelen. 7 Klasse zit hem in
de kleinste details.

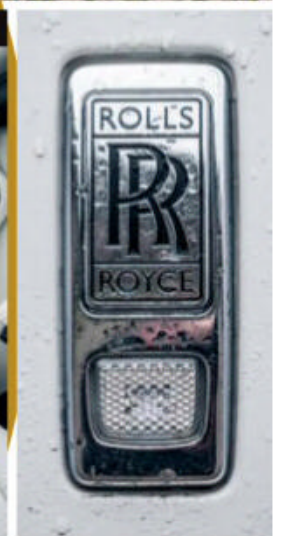


7





1 De startknop zit links in een klassieke koepel.
2 Stuurschakeling. Of course.
3 De sterren van de hemel.
Ze zijn overal. 4 Suicide doors achter.
5 Wit leer, verfijnd hout en overal aluminium accenten.
6 De Ghost rijdt afstandelijk en toch scherp.
7 Wellicht het meest legendarische auto-ornament ooit.





gimmick? En was Bentley niet de historische Le Mans-held? Het geluid houdt zich discreet op de achtergrond, maar zonder in valse bescheidenheid te vervallen, want het mag er wezen. Met de fluwelen handschoen van een onzichtbare krachtpatser wordt de Ghost, steeds perfect waterpas dankzij de luchtvering, op snelheid gebracht. Sturen gaat vederlicht, maar niettemin met verrassend veel precisie. Je verhevenheid boven de rest van het verkeer is niet uitsluitend overdrachtelijk, want de zithoogte is op het niveau van een flinke cross-over, zodat je mooi overzicht hebt over het gepeupel daar beneden. On your knees, peasants, you're living for the new king. Onregelmatigheden op het wegdek zie je niet, maar voel je ook amper. Ook in snellere bochten blijft de koets mooi horizontaal en alleen als je ordinair gas geeft, drukt de Ghost zijn achterlijf tegen het asfalt.

GEEST LEEFT VOORT

Nadat de wegen van Rolls-Royce en Bentley zich scheidden, lijken ze nu in elk geval weer de richting uit te neigen waar ze vandaan kwamen toen ze in de jaren dertig bij elkaar kwamen, zo vertelt de Bentley Flying Spur die we deze dagen rijden. Hoewel hij aan statigheid weinig onderdoet voor de Ghost geeft hij nog steeds vleugjes DNA prijs van de Blowers waarvan de concurrenten, het publiek en de wijde omgeving van Le Mans in de late jaren twintig het stof mochten happen. Dat begint al met het donkere groen, de gigantische wielen en de intimiderende lijnen van de koets. The Bentley Boys are back in town. Aan boord is de luxe op een even hoog niveau als in de Ghost, maar het is toch ook heel anders. Uitbundigheid heeft de plaats ingenomen van

rust en het vele hoogglans metaal twinkelt je overal om je heen tegemoet. Het gebied rond de pook schittert als een net gepoetste ijsbaan onder een heldere winterhemel, met het vertrouwde Breitling-uurwerk erboven. Een lage, sportieve zit belooft niets te veel. De V8 gromt zelfs in stand Comfort lekker voor zich uit en gaat uit zijn dak wanneer je je rechtervoet laat zakken. De mate waarin het comfort ondanks de indrukwekkende prestaties en de verfijnde, directe besturing overeind blijft, grenst aan het onmogelijke. Ondanks zijn gewicht en zijn afmetingen stuur je de Flying Spur speels en lichtvoetig de bochten door, waarbij de vierwielaandrijving het geheel steeds heerlijk neutraal weet te houden. Rolls-Royce en Bentley mogen dan uit elkaar zijn gegroeid, beide merken zijn trouw gebleven aan de kernwaarden die geworteld zijn in de mythische oertijd van de automobiel, begin vorige eeuw. Henry Royce, Charles Rolls, Walter Owen Bentley en de Bentley Boys zijn ons allen lang geleden ontvallen, maar hun geesten leven voort in deze prachtige automobielen, die ondanks Duitse invloeden hun Britse karakter nog altijd hoog in het vaandel dragen. **AW**

ENKELE JONGETJES OP
HET DORPSPLEIN LATEN
HUN FIETSEN VALLEN EN
RENNEN ONS ACHTERNA



PORSCHE 911 (992) GT3

<u>MOTOR</u>	6-cil. boxer
<u>CILINDERINHOUW</u>	3.996 cc
<u>MAX. VERMOGEN</u>	510 pk bij 8.400 tpm
<u>MAX. KOPPEL</u>	470 Nm bij 6.100 tpm
<u>AFMETINGEN L/B/H</u>	4,57/1,85/1,28 m
<u>WIELBASIS</u>	2,46 m
<u>GEWICHT (LEEG)</u>	1.435 (1.418) kg
<u>VERSNELLINGEN</u>	7, automaat met dubbele koppeling (6, handgeschakeld)
<u>AANDRIJVING</u>	achterwielen
<u>BANDEN V/A</u>	255/35Z R20 / 315/30Z R21 Michelin Pilot Sport Cup 2
<u>TOPSNELHEID</u>	318 (320) km/h
<u>0-100 KM/H</u>	3,4 (3,9) s
<u>0-200 KM/H</u>	10,8 (11,9) s

Alle gegevens volgens opgave fabrikant () = Handgeschakelde transmissie

MACHT VAN DE KLEINE GETALLEN

Niet veel mensen vinden dat de Porsche 911 een matige sportwagen is waaraan je veel kunt verbeteren. Maar de mensen die dat wel vinden, werken op de GT-afdeling van Porsche, waar ze met de macht van heel kleine getallen een 911 veranderen in een 911 GT3.

Tekst **Marco Gorter** • Fotografie **Porsche**



Er staat een Duitse engineer te vertellen over de voordelen van de nieuwe motorsteunen van de Porsche 911 GT3, met een passie die alleen een Duitse engineer kan opbrengen voor de voordelen van de nieuwe

motorsteunen van de Porsche 911 GT3. De bevrorenheid zou onder normale omstandigheden je volle aandacht opeisen, zelfs al zou je niets met auto's hebben én geen Duits verstaan. Alleen zijn dit geen normale omstandigheden omdat, 1: er buiten in de pitstraat van het listige circuit van Bilster Berg een knalblauwe 911 GT3 voor me staat warm te draaien, 2: die GT3 voorzien is van Michelin Pilot Sport Cup 2-banden waarvan ik uit ervaring weet dat die bij nat, koud weer de auto met 25 km/h de bocht niet meer om kunnen krijgen en 3: het sneeuwt.

Een kwartier later heeft een krachtige lentezon het witte laagje op het asfalt letterlijk als sneeuw voor de zon doen verdwijnen. Met riant meer dan 200 km/h gaat het over het achterste rechte stuk van Bilster Berg achter een instructeur in een 991 GT2 RS aan. Achter me draait

een atmosferische boxermotor zoveel toeren dat je bijna zit te wachten tot je in je buitenspiegels de drijfstangen door de achterste wielkasten naar buiten ziet schieten. De hele ervaring is zo bizar. Zo intensief. Toch dwing ik me om tijdens dit moment van relatieve rust, waarin de G-krachten in ieder geval niet de organen van het lichaam opnieuw proberen in te delen, het lijstje van voornoemde engineer door te lopen. De hoeveelheid wijzigingen aan de GT3 ten opzichte van de toch al goede 991 GT3 is even imposant als de soms obsessieve gedetailleerdheid ervan. Door de actieve motorsteunen te verwijderen wist men bijvoorbeeld zo'n 2,5 kilo minder gewicht te realiseren. Belangrijk, want de grotere 21-inch achterwielen met nog bredere banden voegden daar juist wat gewicht toe. Hetzelfde geldt voor de nu vereiste partikelfilters in het uitlaattraject, die gecompenseerd konden worden door de middendempers te verwijderen. En zo is de hele auto een balanceeract tussen wat moest en wat de engineers voor ogen hadden: een nog betere auto, zonder extra gewicht. De voorste remmen werden 28 mm groter, dus zijn de bumpers dunner. Voor het eerst op een productie-911 zijn er double wishbones voor de



1



2



3



4

1 Heel fraai is het misschien niet, maar de zwanenhals-spoiler werkt wel effectiever.

2 Het lijkt op een handbak, maar is de pook van de 'oude' PDK. 3 Wie een inbussleutel bij de hand heeft, kan de vleugel handmatig bijstellen voor nog meer downforce.

4 Yep, de rode lijn begint pas bij 9.000.

5 Deze sleuven voorkomen dat de voorzijde licht wordt bij 300 km/h. 6 Er zijn maar drie modi: normal, sport en track. Meer dan zat. 7 Zelfs bij meerdere schakelacties in een seconde blijft de PDK gewoon bij.

Bij de laatste 3.000 toeren wordt de motor wakker





voorwielophanging. Die geven meer controle over de beweging van de wielen, maar zijn ook groter en zwaarder. En dus moest er een lichtere accu komen om dat te compenseren. De toch al dunne beglazing is nog dunner geworden, dat scheelt weer 1,7 kilo. Zelfs de karige geluids-isolatie van de vorige bleek dunner te kunnen. Alles om te zorgen dat het gewicht zo goed als identiek bleef, terwijl de 992 zo'n 50 procent méér downforce ontwikkelt. Tenzij je met een inbussleutel aan die zwanenhals-achterspoiler en de geleiders in de voorbumper gaat knutselen. Dan wordt het nog eens 50 procent meer.

REUZENHAND

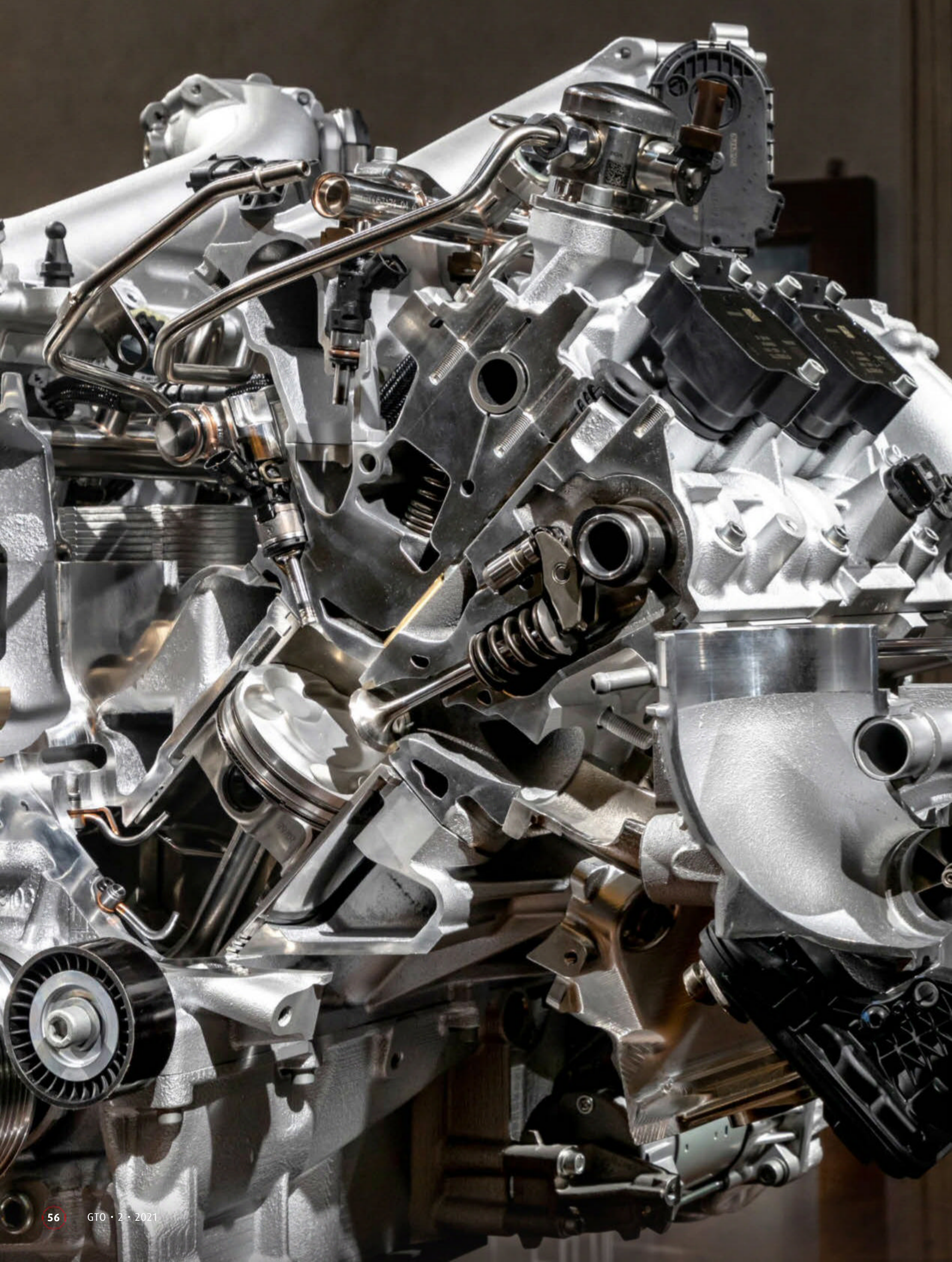
Het gevolg is dat de nieuwe GT3 op het achterste rechte stuk de glooiingen in het asfalt volgt alsof een onzichtbare reuzenhand 'm er tegenaan drukt. De auto wordt niet waarneembaar licht op de toppen, maar gaat onverstoord voorwaarts. Tot de bocht. Dan gaat de GT3 net zo onverstoord zijwaarts. Het duurt een paar rondes voor je bevat hoe laat je pas op de rem hoeft te gaan. Enerzijds omdat de keramische remschijven krankzinnig hard het tempo uit de auto kunnen en blijven halen. Anderzijds omdat je zo hard de bocht in kunt. Meer nog dan de toegenomen controle over de voorwielen is het 't toegenomen gevoel van vertrouwen dat de dubbele wishbones je geven, dat zoveel indruk weet te maken. Daar komt bij dat de meesturende achterwielen nu een halve graad verder kunnen indraaien, waardoor de hele auto nog sneller bochten verslindt. Het zegt veel dat het verschil voelbaar is ten opzichte van de alom gelauwerde vorige generatie. Maar je weet het zodra je voor de eerste keer op snelheid een bocht instuurt, net zoals je het weet wanneer je voor het eerst je favoriete band hoort spelen. Het is niet dat je daarvoor niets goeds hebt meegemaakt, alleen dit is beter. De balans klopt, onderstuur zit er simpelweg niet in en overstuur kondigt zich via je zitvlak aan zodat je al begint tegen te sturen voordat de enorm brede achterzijde de kans krijgt om zijwaarts momentum op te bouwen. Je moet sneller denken dan je dacht te kunnen, maar de GT3 helpt je. Niet alleen door de mechanische precisie, ook het ESP ondersteunt je door met zachte hand bij te sturen. Niet in te grijpen. Zeker niet in track-modus. Mocht het ESP-lampje toch aanspringen, dan was het waarschijnlijk ook al te laat om het zelf nog te kunnen herstellen. Zeker, de GT3 is een stevige en vooral rumoerige auto die op de openbare weg meer van je eist dan veel mensen bereid zijn te zullen geven. Maar op het circuit betaalt het zich terug in de vorm van een chassis dat ongekennde mogelijkheden biedt en dwarsversnellingen van 2G of meer kan trekken. Hoe klein de wijzigingen individueel ook zijn, de som der delen is groot.

BIJ HET OUDE

Wat niet betekent dat men heeft gewijzigd om het wijzigen. Veel bleef bij het oude. Zo heeft de GT3 nog steeds dezelfde 7-traps PDK-bak met mechanisch verbonden pook, als zijn voorganger. Niet het kleine drive-

by-wire-pookje uit de nieuwe Carrera dus. Minder sexy wellicht, maar het voordeel is dat je de pook altijd blindelings een tik kunt geven om de bak in manual te zetten. Of je opteert voor de eveneens gebleven handbak met zes versnellingen. Niet omdat die beter is, want afgezien van de topsnelheid presteert de PDK op alle vlakken superieur, maar omdat het leuk is om te doen. Omdat je die 4,0-liter zescilinder boxer-motor, ook afkomstig van zijn voorganger, met de hand wilt uitwringen tot de begrenzer er bij 9.000 toeren pas een einde aan maakt. In een tijd waarin turbo- en elektromotoren domineren en te allen tijde vermogen leveren, houdt deze zescilinder zijn vermogenskaarten dicht aan de borst tot de laatste 3.000 toeren. Dan wordt de motor wakker, komt het nokkenasprofiel pas tot zijn recht. Maar als het er dan eenmaal is, maakt de 4.0 van snelheid een ongekennde ervaring. Het geluid, dat door het gebrek aan isolatie de hele cabine vult, is bijna tastbaar. De gasrespons die met dank aan individuele gaskleppen voor elke cilinder inslaat als een moker, is ongekennd giftig. Dit is snelheid als beleving in plaats van snelheid als cijfer en zo worden ze niet meer gemaakt. Nou ja, bijna niet meer. Behalve bij het selecte clubje mensen dat meent dat een standaard 911 niet goed genoeg is. En die hun gelijk bewijzen met wijzigingen die precisie-instrumenten vereisen om ze te kunnen meten. **AW**





BINNEN ZONDER KLOPPEN

Tekst **Cornelis Kit** • Fotografie **Maserati**

De dagen van de verbrandingsmotor lijken geteld. Maar ... als de nood het hoogst is, is de redding nabij. De auto-industrie blijft technologie ontwikkelen waarmee het afscheid van de benzinemotor afgewend kan worden, of uitgesteld. Gelukkig maar. Dit keer is het Maserati dat met Formule 1-technologie de ontsteking naar een hoger plan tilt voor meer prestaties, zonder met de regelgeving in de knoop te komen.

OF het een achterhoede-gevecht is voor een stel petrolheads of niet, in de eeuwige spagaat tussen prestaties en regelgeving

is het dit keer Maserati dat aan een nieuw hoofdstuk begint. De ingenieurs uit Modena laten de nieuwe drieliter V6 achterin de MC20 met behulp van Formule 1-techniek presteren als een vierliter V8, terwijl uitstoot en verbruik verder teruggedrongen worden. Met zijn blokhoek van 90°, dry-sump smeersysteem, dubbele turbo's en per cilinder directe én indirecte inspuiting is de Nettuno al een bijzondere motor. Maar waar het om gaat is de voorkamerontsteking, state-of-the-art techniek die bijvoorbeeld Ferrari gebruikt in zijn Formule 1-motoren. Hiermee gaat het fenomeen verbrandingsmotor niet naar het oud ijzer, maar gaat het juist next level.

COMPRIMEREN

De beoogde vermogenssprong begint bij het samenpersen van het mengsel. We hebben het dan voor een belangrijk deel over de

compressieverhouding van de motor. Dit is de vaste verhouding tussen de ruimte boven de zuiger wanneer die zuiger helemaal beneden staat (in het onderste dode punt) en de ruimte boven de zuiger wanneer de zuiger helemaal boven is (in het bovenste dode punt). Deze verhouding geeft de mate aan waarin de aangezogen lucht of het aangezogen mengsel wordt samengeperst. Hoe meer een gas wordt samengeperst, hoe sterker het vervolgens ook weer wil uitzetten. Oftewel: hoe hoger de compressieverhouding, hoe mooier het is. Bij de Nettuno is de compressieverhouding ruim 15 procent hoger dan wat we doorgaans zien. Direct afhankelijk van de compressieverhouding is het thermisch rendement; een hogere compressieverhouding levert namelijk een beter rendement op, oftewel meer prestaties uit dezelfde druppel benzine of gelijke met minder benzine. Waarom is de compressieverhouding dan niet al veel eerder een flink eind vergroot?

In de praktijk blijkt dat je de compressieverhouding niet onbeperkt kunt vergoten. Wanneer de druk te hoog wordt, ontstaat de

Een drieliter V6 die presteert als een vierliter V8, het geheim begint bij de ontsteking.



Met de Nettuno-motor knalt de nieuwe Maserati MC in minder dan 3 seconden naar 100 km/h en naar een top van 325 km/h.

kans op 'kloppen', dat is de spontane zelf-ontbranding van het mengsel, een ongewenst effect. Als constructeur wil je dat het mengsel volledig ontbrandt als gevolg van de vonk van de bougie: het eerste beetje mengsel wordt ontstoken door de bougie, waarna het hierbij ontstane vlamfront door de cilinder trekt om de rest van het mengsel te ontsteken. Dat levert het hoogste rendement op, is het comfortabelst en zorgt voor een langere levensduur van de motor. Wanneer de eerste brandstofdeeltjes beginnen te branden, neemt de druk in de cilinder toe. Dat is ook de bedoeling, want de zuiger moet naar beneden gedrukt worden. Zou de compressieverhouding te hoog zijn, dan zorgt de toegenomen druk van die als eerste verbrande brandstofdeeltjes voor hoge drukpieken, waardoor elders in de cilinder al delen van het mengsel spontaan beginnen te ontbranden als gevolg van die drukgolven – dus nog voordat het vlamfront in de buurt is. Deze ongecontroleerde verbranding noemen we detoneren, kloppen of pingelen (vernoemd naar het geluid waarmee het gepaard gaat). Die kan voor extreme piekdrukken zorgen, waarbij schade kan optreden aan de zuigerbodem en de cilinderwand en ook aan het drijfwerk inclusief de lagers.

VUURSTRALEN

Om de prestaties te verhogen met behulp van een hogere compressieverhouding, moet er een list gevonden worden om te voorkomen dat de motor gaat pingelen. De beperkende factor is de te trage verbranding of het te veel op één plek geconcentreerde begin van de ontbranding van het mengsel. Maserati heeft het daarom gezocht in een beter verspreid vlamfront, dat sneller door de verbrandingsruimte trekt en het mengsel geen kans geeft om te detoneren. Dit doen ze met behulp van een extra ruimte in de cilinderkop, een voorkamer. Simpel voorgesteld draait het bij die

€ 150

De extra kosten die de voorkamerconstructie met zich meebrengt, liggen volgens Maserati rond de € 150 per motor, wat bescheiden is tegenover de besparing doordat de cilinders 7 en 8 achterwege kunnen blijven bij dezelfde prestaties.

NETTUNO

Nettuno is Italiaans voor Neptunus, de Romeinse god van de golven en het stromend water. Als beeld staat hij met z'n bekende drietand in een fontein op het Piazza del Nettuno in het centrum van Modena, thuisstad van Maserati.



EXTREME TEMPERATUREN

De voorkamer zit in een separaat inzetstuk, dat in de cilinderkop wordt gemonteerd. Vanwege de hoge temperaturen in de voorkamer wordt een koperlegering gebruikt die bestand is tegen extreme hitte. Daarnaast loopt er koelwater langs het inzetstuk. Dit moet bijdragen aan de levensduur.

CONVENTIONELE BOUGIE

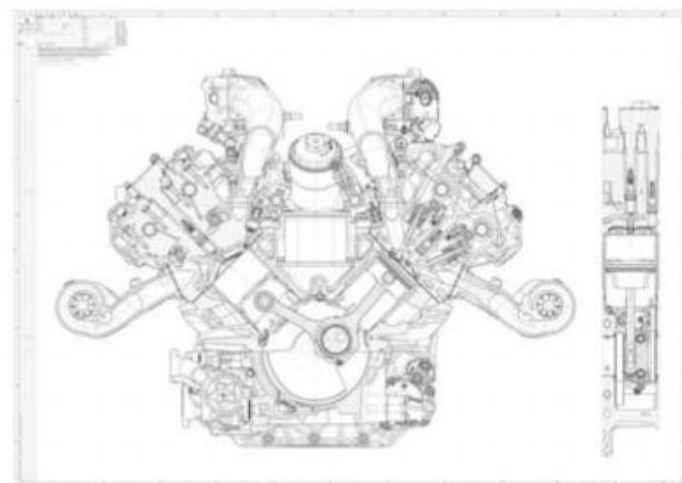
Naast de speciale bougie in de voorkamer bevat ook de cilinderkop een bougie. Deze kan het mengsel op traditionele wijze ontsteken. Die tweede bougie wordt gebruikt bij een lagere belasting, wanneer de turbo's minder lucht naar binnen persen en dientengevolge de druk minder hoog is. Tijdens de compressieslag zou er dan te weinig mengsel in de voorkamer geperst worden. Omdat de kans op pingelen bij lagere drukken minder is, volstaat een conventionele ontsteking. Matteo Valentini, Maserati's hoofdingenieur, vertelt ons dat beide bougies elke cyclus een vonk geven. "Het is afhankelijk van de omstandigheden welke bougie de leiding heeft. De leidende vonkt op tijd, maar de timing van de andere wordt tijdelijk verlaet. Die verlate vonk heeft geen invloed op het verbrandingsproces. Het dubbele vonken doen we zodat de tijdelijk verlate bougie zich schoon kan houden én om te zorgen dat die direct bij de les is als de motor vanwege de belasting weer om actie vraagt."

DUBBELE INJECTIE

De Nettuno heeft een dubbel injectiesysteem. Bij hoge belasting zorgt de directe inspuiting (350 bar) voor koeling in de verbrandingsruimte, terwijl met de inspuiting via het inlaatkanaal (6 bar) bij lagere belasting geprofiteerd wordt van meer turbulentie en daardoor een betere menging van lucht en benzine.

MODULAIR

Het TJI-principe debuteert in de MC20, maar de techniek is modulair en zal volgens hoofdingenieur Matteo Valentini in de toekomst ook in motoren met bescheidener prestaties gebruikt worden.



Geen blokhoek van 60° zoals bij V6-en gebruikelijk is, maar 90°. Zo is de motor lager, en dat is goed voor de aerodynamica.

voorkamerontsteking om een kleine ruimte (ongeveer 1 cc) tussen de kleppen in de cilinderkop met daarin de bougie. Die voorkamer staat via zes kleine kanaaltjes met een diameter van amper een millimeter in verbinding met de hoofdverbrandingsruimte. De opstelling van de kleine kanaaltjes doet denken aan die in een verstuiver. Wanneer de zuiger tijdens de compressieslag omhoog gaat, wordt via die kanaaltjes een klein deel van het mengsel uit de cilinder de voorkamer in geperst. Vervolgens ontsteekt de bougie in de voorkamer de kleine hoeveelheid mengsel, waarna het als plasmastralen via de kanaaltjes met hoge snelheid tot in alle hoeken van de hoofdverbrandingsruimte spuit.

TURBULENTIE

Die vuurstralen zorgen er op hun beurt voor dat het mengsel in de hoofdverbrandingsruimte veel sneller wordt ontstoken dan met een conventionele bougie ooit zou kunnen. Hierdoor wordt het dus mogelijk om een sterker gecompriemd mengsel te ontsteken zonder dat er sprake is van pingelen. Waar met het vonkje van de conventionele bougie-ontsteking zich een uitdijend vlamfront door de cilinder moet ontwikkelen, schieten de vuurstralen direct tot aan de cilinderwand, waarbij het mengsel vrijwel geheel ontstoken wordt zodat het geen kans krijgt door een eventuele drukgolf vroegtijdig te worden ontstoken. De vuurstralen leiden tevens tot turbulentie, wat de efficiëntie verder vergroot. In het Engels wordt dit principe ook aangeduid als Turbulent Jet Ignition (TJI). Al met al is het met de voorkamerontsteking dus mogelijk om de compressieverhouding te verhogen en daarmee de prestaties en het rendement; in zijn patentaanvraag spreekt Maserati over een reductie van het brandstofverbruik tot 30 procent. Als gezegd aan het begin van dit verhaal: vlak de verbrandingsmotor nog lang niet uit! **AW**

SPECIFICATIES MASERATI NETTUNO

BASISOPZET	V6 90°
CILINDERINHOUD	2.992 cc
COMPRESSIEVERHOUDING	11:1
MAX. VERMOGEN	630 pk bij 7.500 tpm
MAX. KOPPEL	730 Nm van 3.000 tot 5.500 tpm
MAX. TOERENTAL	8.000 tpm
TURBO'S	2 met waste gate
ONTSTEKING	voorkamer en conventioneel
INSPUITING	direct (350 bar) en indirect (6 bar)
DISTRIBUTIE	dubbele bovenliggende nokkenas met hefboomen
SMERING	dry-sump
GEWICHT	< 220 kg

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

EEN OUD AMBACHT

Coachbuilder is een beroep van weleer, want vandaag de dag is confectie zelfs in de topklasse vanzelfsprekend. Gelukkig zijn er voor wie goed zoekt echter nog wel een paar ambachtelijke koetsbouwers te vinden, zelfs in Nederland. We gaan op bezoek bij Niels van Roij Design en volgen de creatie van een wel heel bijzondere wedergeboorte.

Tekst **Frank Jacobs** • Fotografie **Pieter E. Kamp, Luuk van Kaathoven**



In de vroege jaren van de automobiel was het, in het hoge segment tenminste, een vrij gewone zaak dat je een chassis kocht en ermee naar een carrosseriebouwer of coachbuilder stapte die er, al dan niet op jouw aanwijzingen, een koets omheen bouwde. Rolls-Royce kwam zelfs pas na de Tweede Wereldoorlog met zijn eerste af fabriek model. Vandaag de dag vinden we het al heel wat wanneer we met allerlei accessoires onze auto nog een beetje kunnen individualiseren. Gelukkig is het schone ambacht van koetsbouwer nog niet helemaal uitgestorven, getuige onder meer de Nederlander Niels van Roij, bij wie je terecht kunt wanneer je iets in de garage wilt hebben dat absoluut uniek en volledig op maat is. Het moge duidelijk zijn dat je een aardige som geld en nog veel meer geduld mee

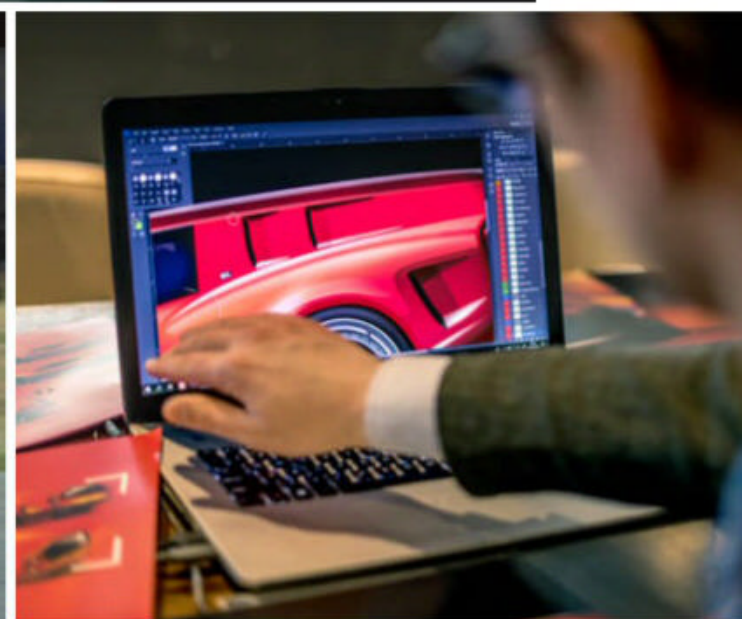
moet brengen, maar dat laatste verdient enige relativering, vertelt Van Roij: “De meeste van mijn klanten vinden het proces er naartoe minstens zo leuk als het bezit dat er op volgt.” Reden genoeg om eens over de schouder van Van Roij mee te kijken en dat doen we aan de hand van de Breadvan Hommage, een project dat hij onlangs afrondde met een unieke sportwagen, die inmiddels bij zijn eigenaar in de garage staat.

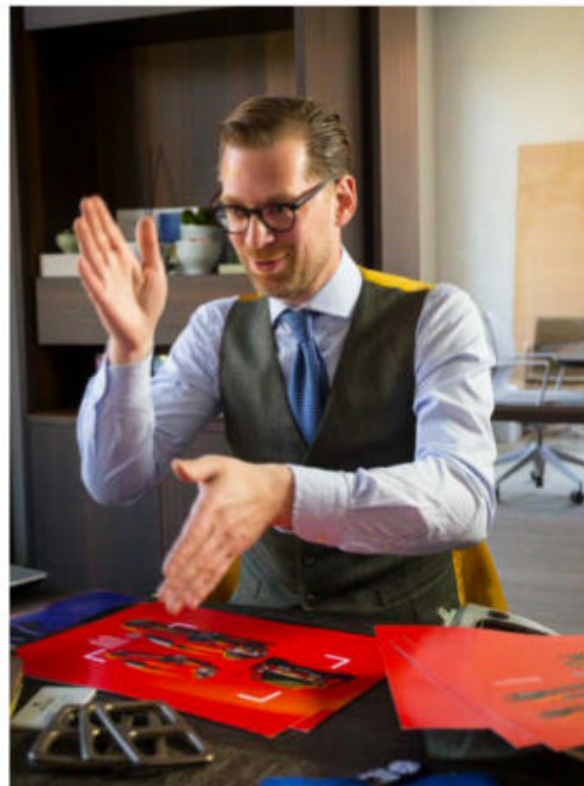
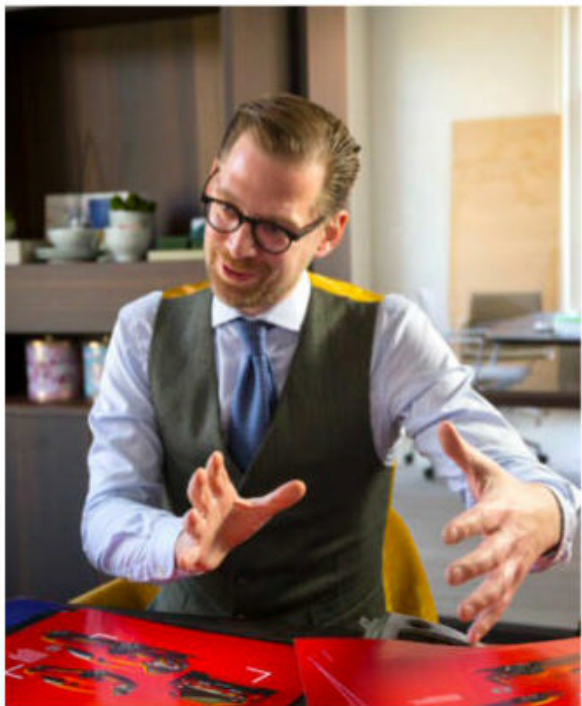
KLEIN WERELDJE

Klanten vinden hun weg naar Niels van Roij Design als vanzelf, vertelt hij: “Het is een klein wereldje, waarin mensen praten over wat ze leuk vinden. Dan kom ik een keer ter

1 Hopelijk staat hij over tachtig jaar op een concours d'élégance te schitteren.
2 De oorsprong van de bijnaam Breadvan laat zich gemakkelijk raden.







NIELS

In het verleden werkte Niels van Roij als ontwerper in de reguliere auto-industrie, maar hij wilde iets anders: “Ik zat steeds met geheimhouding en zelfs achteraf mag je vaak niet zeggen dat je ergens aan hebt gewerkt. Zolang het goed gaat, is dat niet erg, maar wanneer het fout loopt, sta je op straat zonder portfolio. Bovendien heb je bij een OEM (Original Equipment Manufacturer, red.) te veel beperkingen. Kijk naar de nieuwe Polo, die veel te veel scherpe surface-transities heeft, alleen maar om de investering in nieuwe press tools te rechtvaardigen. Daarom besloot ik iets anders te gaan doen. Ik geloofde in coachbuilding. Je ziet met merken als Mini dat er steeds meer behoefte is om auto’s wat te personaliseren. Maar ja, je kunt wel zeggen dat je het kunt, maar zonder wapenfeiten kun je weinig. Ineens hoorde ik via een kennis dat er iemand was die zijn Tesla wel omgebouwd wilde hebben naar een shooting brake. Of dat iets voor mij was? Zo is het begonnen.”

sprake en word ik via-via ergens uitgenodigd en zo komt er wel eens iets aan het rollen.” Zo kwam ook de opdracht voor de Breadvan Hommage binnen. “Mensen die in deze markt zitten, hoeven niets meer te bewijzen. Dit is echt een project voor jezelf. De eigenaar van de Breadvan Hommage vindt het leuk als er bewonderaars zijn, maar hij vertelt me ook wel eens dat hij volledig wordt afgebrand. ‘Ze snappen er niets van, Niels’, zegt hij dan. Maar het doet hem niets. Mensen als hij doen dit uit liefde voor de auto. Ze willen iets moois maken, het is meer *commissioning art* dan dat je een auto koopt.” Toch wordt de Breadvan echt gebruikt, vertelt Van Roij. Het duurde door corona even wat langer om hem door de TÜV-keuring te krijgen, maar zodra de papieren rond waren, is de eigenaar er meteen mee naar Monza gereden.” Een project bij Niels van Roij Design begint altijd met een aantal gesprekken over het waarom. Van Roij wil weten wat de klant zo bijzonder vindt aan de auto, waarvan zijn creatie moet worden afgeleid en wat de essentie van zijn motivatie is. Verder wordt besproken wat de basisauto wordt en of de klant daarover zelf al een idee heeft. “Soms stuur ik daarin,

soms ook niet. Een goed voorbeeld waar ik dat wel deed, was de Silver Spectre Shooting Brake. Als het aan de klant had gelegen, was het uitgangspunt een Phantom Coupé geweest. Maar die is dermate fors en visueel zwaar, dat het naar achteren doortrekken van de daklijn geen gezicht zou zijn geworden. Dat is niet op te lossen. Dus zijn we op mijn advies voor een Wraith gegaan. Met de Breadvan zat het er een beetje tussenin. We zijn eerst in de geschiedenis van Ferrari gedoken, waarom het project rond de oorspronkelijke Breadvan uit 1962 was ontstaan. Zo kregen we een heel rijk beeld van het origineel." Van Roij vindt het essentieel te begrijpen "waarom zo'n auto eruit zag als hij deed" en wat de voorgeschiedenis was.

SCHELDWOORD

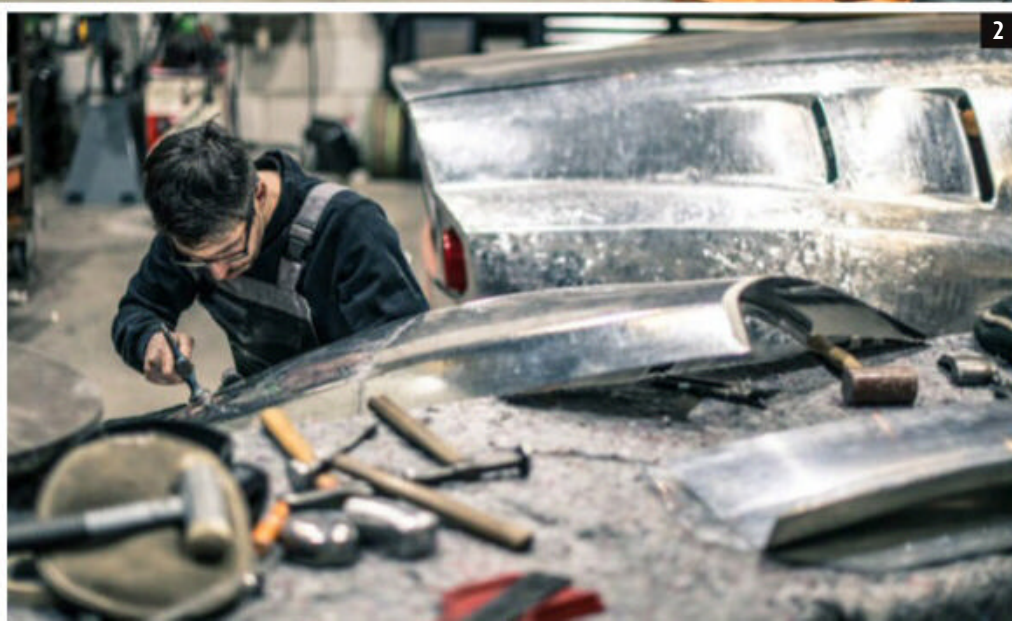
De oorspronkelijke Breadvan was volgens Niels van Roij aanvankelijk een rijdende middelvinger naar Enzo Ferrari, ontstaan uit een ruzie met renstaleigenaar Giovanni Volpi. Destijds was er nogal wat frictie bij Ferrari en liepen er veel mensen weg. Volpi nam er een aantal in dienst, waarna

Ferrari weigerde om hem nog auto's te verkopen. Volpi verbeterde dus een 250 GT SWB om hem even competitief te maken als de nieuwere 250 GTO. De 'kamm tail' zorgde voor een betere aerodynamica, maar ook voor een wat merkwaardig uiterlijk. "Het was geen schoonheid, daarover ben ik eerlijk", zegt Van Roij. "Dat beaamt mijn klant ook. De 250 GT SWB was juist een ontzettend fraai geproportioneerde auto. De Volpi-versie werd niet voor niets Breadvan genoemd, het was een scheldwoord voor die afschuwelijke creatie. Maar inmiddels is hij legendarisch." Des te meer uitdaging dus voor Van Roij om de remake zo fraai mogelijk te maken. "Binnen de kaders van wat een Breadvan een Breadvan maakt. Maar weet wel: ik doe geen kopieën." Van Roij herinnert zich iemand die hem vroeg om op een AMG GT-R de koets van een klassieke Gullwing te bouwen. Hij weigerde: "De carrosserie van de Gullwing is heel rank en slank, dus zou het een uitgerekte, lelijke breedbekkikker zijn geworden. Mijn projecten moeten echt een eigen gezicht krijgen." Van Roij evalueerde samen met de klant wat de Breadvan uit 1962 zo typisch maakte en wat ze eraan konden wijzigen,



1

1 Elk plaatdeel gaat er vele keren op en weer af.
2 Met de hand kloppen hoort bij de romantiek van een Italiaanse auto uit de jaren zestig.
3 De schoonheid van ambachtelijk werk.



2

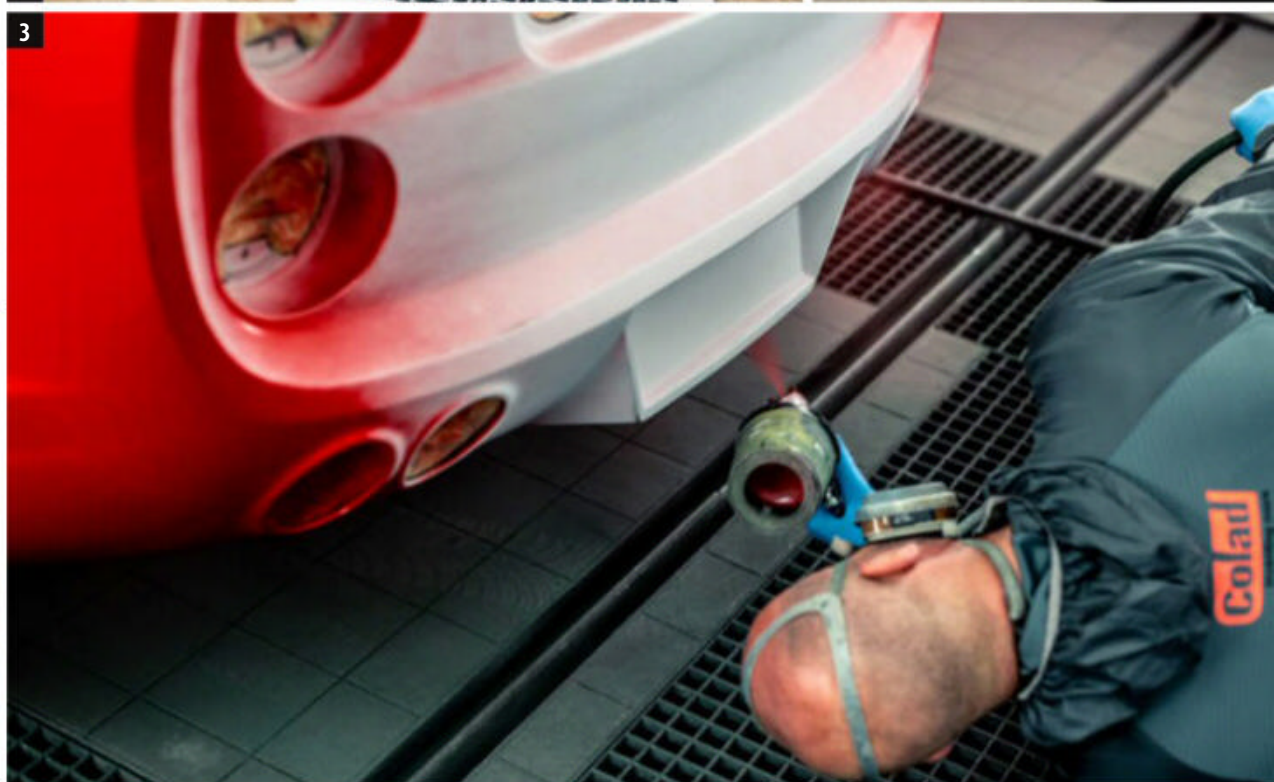
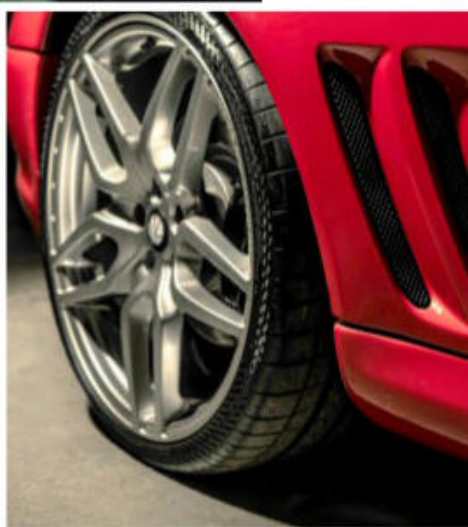
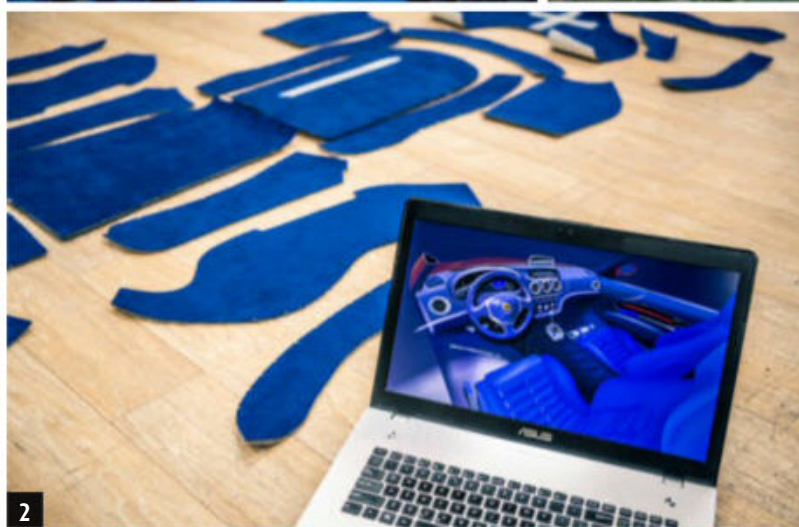
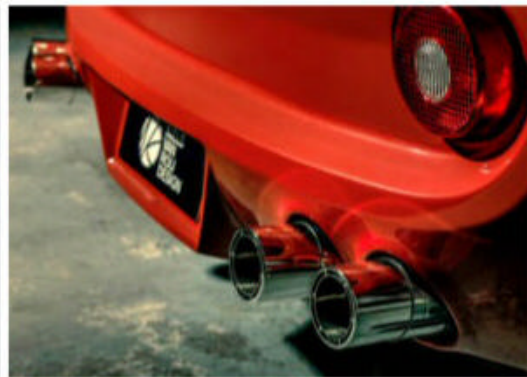


3



**'DE ROMANTIEK VAN EEN ITALIAANSE
SPORTWAGEN UIT DE JAREN ZESTIG IS DAT
HIJ MET DE HAND WERD GEKLOPT'**





1 Talloze schetsen die steeds iets dichter bij het eindresultaat komen.
 2 Het kiezen van bekledingsstoffen gebeurt zorgvuldig.
 3 Subliem spuitwerk dicht de minuscule deukjes van het kloppen.
 4 Het bepalen van de rake vergt veel discussies en geschets.
 5 Een spiegelgladde huid brengt de vormen het best tot leven.



zodat het geen retromodel zou worden. Als voorbeeld haalt Van Roij de Porsche 911 aan: “Zet je de huidige naast die uit 1965, dan zie je duidelijk een bloedlijn. Maar de nieuwe is niet retro, zoals de Fiat 500 en de Mini.” Hij toont een paar schetsen om te verduidelijken wat hij bedoelt: “De *rake* bijvoorbeeld”, zegt Van Roij, de hellingshoek van de achtersteven aanwijzend. “Naar voren gekanteld oogt hij wat moderner, zo goed als plat komt hij dicht bij het origineel. Maar kun je dat combineren met de heup- en daklijn? Daar is heel veel werk en tijd in gaan zitten.”

De basisauto is een 550 Maranello en dat was een heel bewuste keuze, vertelt Van Roij. De SWB uit 1962 was niet per se een raceauto, maar een GT. Er waren eerder alleen wat aanpassingen aan gedaan voor straatraces. Onze basisauto moest een V12 voorin en een handbak hebben. Dan kom je uit bij bijvoorbeeld een F12. Maar wat was nou de eerste Ferrari die dat klassieke recept weer terugbracht na het verdwijnen van de Daytona? De 550 Maranello.”

VAN GENERATIE OP GENERATIE

Toen na talloze schetsen min of meer vaststond hoe de Breadvan Hommage 2021 eruit zou moeten zien, begon het werk van de carrosseriebouwer met het maken van kleimodellen. “Zoiets kost gauw twee tot tweeënhalve jaar. Alles is even belangrijk. We doen de hele auto op de millimeter nauwkeurig, van boven naar onder en van links naar rechts.” Ook tijdens dat deel van het proces worden nog regelmatig details aangepast: “We maken veel gedetailleerde renderings, waarbij zaken als de positie van de uitlaat nog kunnen wijzigen, tot we op het punt komen dat de auto helemaal

is zoals hij moet worden. Dan gaat hij opnieuw in de klei.”

Kleimodellen blijven volgens Van Roij essentieel, omdat het menselijk oog

ontzettend gevoelig is voor veranderingen van richtingen, dimensie en proporties. Dat is niet te ondervangen met afbeeldingen, zelfs niet met CAD-modellen.

Wanneer uiteindelijk de plaatdelen zijn geklopt – eveneens een proces van veel herhalingen en verfijningen – volgt het spuitwerk, dat ook geen routineklus is. Van Roij: “Door het klopwerk bevat de carrosserie honderdduizenden minuscule deukjes. Als je dat op de normale manier spuit, ga je dat zien.” De Silver Spectre was opgebouwd uit koolstofvezel, maar bij de Breadvan was dat geen optie: “De romantiek van een Italiaanse sportwagen uit de jaren 60 is dat hij met de hand werd geklopt. Dat hebben we dus gedaan.” Inmiddels is Niels van Roij al een eind op weg met zijn volgende creatie, een hommage aan de Ferrari Daytona Shooting Brake. Het mag dan een beroep en zelfs een nobel ambacht zijn, voor Van Roij en de mensen met wie hij werkt is coachbuilding vooral een roeping: “Het is een eer om zoiets te mogen maken. Hopelijk gaat deze auto nog heel lang mee en staat hij over 80 jaar ergens op een concours d'élégance te schitteren. Dit soort auto's is niet iets waarvan je na een paar jaar afstand doet, maar waarmee je samen met je familie een band krijgt. Dat zit ook in ons logo verwerkt; repetitie, van generatie op generatie.” **AN**

DE BREADVAN UIT 1962 WAS EEN RIJDENDE MIDDELVINGER NAAR ENZO FERRARI

HERITAGE CUSTOMS

Behalve met zijn eigen ontwerpen houdt Niels van Roij zich ook bezig met het personaliseren van Defenders, oud en nieuw, onder de vlag Heritage Customs. Het bedrijf ontwikkelt onder meer eigen lakken, bekledingspatronen en 'finishings', waarmee een standaard Defender een heel eigen en dus unieke uitstraling krijgt.



Gouden Eeuw

Tekst **Frank Jacobs** • Fotografie **Lucas Verbeke**

AVANT LA LETTRE





Zwolle, Kampen, Deventer: zomaar een paar plaatsen die in de Middeleeuwen belangrijker en welvarender waren dan Amsterdam. Dat hadden ze te danken aan hun deelname aan de Hanze, een handelsverbond tussen Europese steden. De verbindende factor was de kogge, een robuust vrachtschip. Wij maken een reis langs een aantal Hanzesteden met onze kogge, een Toyota Land Cruiser.

In onze vorige En Route volgden we de sporen van de noordgrens van het Romeinse Rijk in ons land. Toen dat rijk uiteenviel, stortten grote delen van Europa zich in een sombere, duistere periode, waarin kerk en koning het gewone volk arm en dom hielden, een tijdperk dat pas zo'n duizend jaar later met het ontstaan van de renaissance ten einde kwam. Toch was het natuurlijk lang niet allemaal kommer en kwel in die periode. Menig Noord- en Midden-Europese stad maakte gedurende de laatste paar honderd jaar van de middeleeuwen gouden tijden door en dat was vaak te danken aan de bedrijvige handel en samenbundeling van krachten daarin. Zo rond de twaalfde eeuw begon een aantal steden rond de Oost- of Baltische Zee een verband dat de naam Hansa kreeg, Oudhoogduits voor groep. Vandaag de dag komen we het woord nog tegen in onder meer de naam van de nationale luchtvaartmaatschappij Lufthansa. De Hanzesteden verleenden elkaar privileges, boden onderling bescherming tegen concurrenten en piraten en gaven elkaar voorrang in de handel. Die handel werd grotendeels over zee vervoerd en dat gebeurde per kogge. Zonder dit robuuste, zeewaardige zeilschip was de Hanze er waarschijnlijk nooit geweest en hadden de Hanzesteden hun bloei nooit bereikt, dus besluiten we deze En Route met een bezoek aan het enige varende exemplaar van Nederland, de Kamper Kogge.

INDRUKWEKKEND

We vangen deze queeste ook aan met de kogge, want dit scheepstype ligt ten grondslag aan onze autokeuze van vandaag. De Toyota Land Cruiser is groot, robuust en indrukwekkend. Als één auto zeewaardig mocht heten, zou dat de Land Cruiser zijn en dat brengt dit icoon uit de geschiedenis van de SUV zo dicht bij een kogge als een auto maar kan komen. Bovendien kan de Land Cruiser maar liefst 3.500 kilo aan handelswaar aan de haak nemen. Dat is minder dan de circa 60 ton die een kogge kon hebben, maar voor een auto wel een flink trekgewicht. We beginnen onze tocht in Doesburg, een kleine vestingstad aan de oostkant van de Veluwezoom, die ooit welvaart putte uit zijn ligging aan het punt waar de Oude IJssel en de Gelderse IJssel bijeenkomen. Die tijden zijn lang vervlogen, maar het aanzicht heeft daar amper onder geleden. Het centrum van Doesburg ademt nog steeds de sfeer van weleer, met als hoogtepunt de tegenover elkaar gelegen Waag en stadhuis uit de vijftiende en zestiende eeuw. De smalle, vaak kronkelende straatjes van Doesburg versterken de middeleeuwse sfeer en vergen soms het uiterste van je fijne stuurmanskunst in een gigant als de Land Cruiser. Toch blijkt je de Toyota ondanks zijn afmetingen gemakkelijk tussen de oude huizen door te kunnen sturen. De besturing is licht en precies en de draaicirkel is verrassend kort voor zo'n gigant. En als je al een keer moet steken, zorgen parkeersensoren, een heldere achteruitrijcamera en de Panoramic View Monitor ervoor dat je niets raakt wat door middeleeuwse handen werd opgebouwd.

MYSTERIEUZE RUÏNE

Vanuit Doesburg is het over de weg zo'n 20 kilometer naar de tweede bestemming van onze tocht, het verder stroomafwaarts aan de IJssel gelegen Zutphen. Het is één van de oudere Nederlandse Hanzesteden, doordat het al in de dertiende eeuw tot het verbond toetrad. Zutphen had zogenaamde handelsfactorijen in Zweden en Denemarken en veel omliggende steden dankten hun succes in de handel aan het pionierswerk van Zutphen. De stad zelf beleefde zijn beste jaren in de veertiende eeuw. In de tweede helft van de negentiende eeuw werden de stadsmuren



De Land Cruiser mag dan vooral opvallen door zijn formaat en luxe, hij verloochent zijn afkomst allerminst

verwijderd om Zutphen te laten groeien, maar gelukkig zijn er delen bewaard gebleven die de wandelaar aangenaam kunnen verrassen. Zo loop je vanuit het Vogelpark naar het zuiden onder een mysterieuze ruïne door en staat de Bult van Ketjen nog fier de stroom van de IJssel te trotseren. Voor het mooiste stukje middeleeuwse werkelijkheid moet je naar de Berkelpoort die, zoals de naam doet vermoeden, de Berkel, een zijtak van de IJssel, overspant. Een zonnetje erbij en je waant je in Arles of Nîmes.

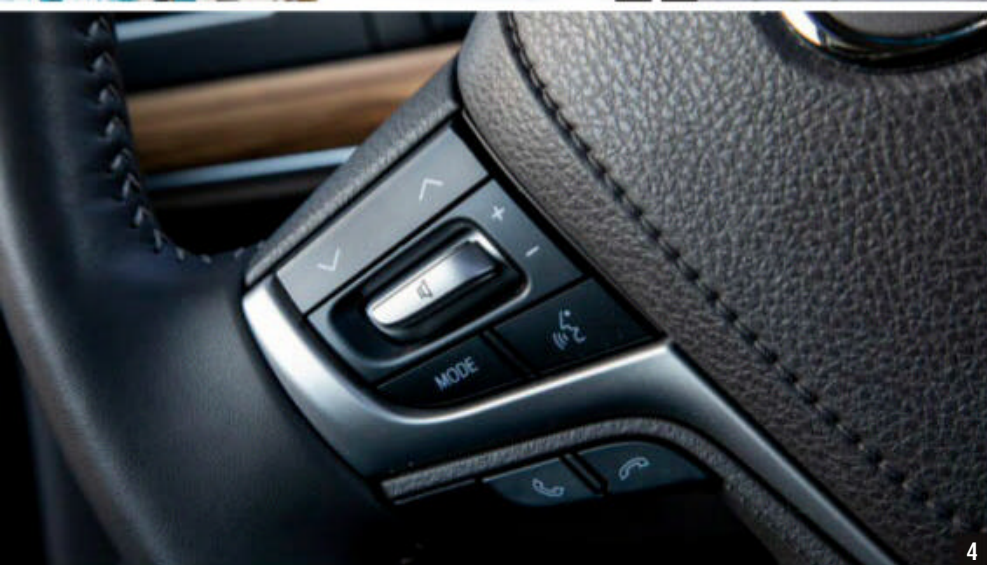
LADDERCHASSIS

De route naar Deventer voert via de N348 via het landelijke Eefde en Gorssel, maar we weten de verleiding amper te weerstaan om via de uiterwaarden van de IJssel, zo dicht mogelijk langs de rivieroever, de volgende Hanzestad te benaderen. De Land Cruiser mag dan vooral opvallen door zijn formaat en luxe, hij verloochent zijn afkomst zeker niet. De oorspronkelijke Toyota BJ uit de vroege jaren 50 was immers niets minder dan een geducht Japans antwoord op de Willys Jeep en nu, ruim een halve eeuw later, is de Land Cruiser nog steeds een koning op plekken waar andere auto's het allang hebben opgegeven. Waar veel concurrenten naar zelfdragend zijn overgegaan, staat deze terreinwagen nog immer op een oerdegelijk ladderchassis. En ook op 4x4-principes als een Torsen-middendifferentieel, een tussenbak met lage gearing, een sper op de achteras, permanente vierwielaandrijving en een hele batterij aan offroadprogramma's is niet beknibbeld. Deventer was in de middeleeuwen een belangrijke havenstad en het sloot zich daarom al gauw aan bij het Hanzeverbond. Toch is dat niet het belangrijkste wapenfeit van deze stad aan de IJssel. Daarvoor moeten we een stuk minder ver terug in de tijd. Om precies te zijn 45

1 De verpakking van De Fundatie in Zwolle is bijna even indrukwekkend als de inhoud. 2 Omdat Anton Pieck niets met Hattum had, staat hier zijn museum. 3 Een kanon bewaakt de Zwolse Sassenpoort. 4 Altijd indrukwekkend geluid onder duimbereik. 5 Knisperend hoog komt uit de tweeters in de portieren. 6 Het is mooi stil aan boord, ongeacht het toerental. 7 Doesburg heeft een verrassend pittoresk centrum.



2 3



4



5



6

7





Veel dichterbij een zeewaardig schip kun je op vier wielen niet komen

Intrigerend zijn de kleine huisjes die tegen de zuidwand van de oude kerk aan zijn gemetseld. Ze doen denken aan die kleine stervormige schelpjes die je op mosselen aantreft. Parasieten of symbiose? Wat betreft de mosselen moeten we je het antwoord schuldig blijven, maar in het geval van de tegen de kerk aan gebouwde huisjes was het beslist symbiose. Ze werden ooit gebouwd om ongetrouwde vrouwen te huisvesten, die een centje bijverdienden door kleumende kerkgangers stoven met gloeiende kolen te verhuren. Tot op de dag van vandaag worden die huisjes daarom de stovenzetsterhuisjes genoemd. Gelukkig hebben vrijgezelle dames allang geen behoefte meer aan liefdadigheids-huisvesting, dus dienen de huisjes nu als souvenirwinkeltjes. Opnieuw volgen we de IJssel stroomafwaarts langs de rechteroever. De 2,8-liter D-4D met zijn zestraps automaat is op de snelweg vanaf pakweg 120 km/h aan de lome kant, maar op deze binnenwegen is hij met zijn 177 pk en 500 Nm prima op zijn plek. Het toerental blijft laag en motorgeluid wordt in grote mate buitengehouden, wat het comfort aan boord erg ten goede komt. Ondanks het ladderchassis voelt de Land Cruiser op asfalt lekker comfortabel. De actief variabele demping en luchtvering op de achteras doen hun werk en maken dat de auto op een wat trage, maar prettig zachte manier reageert op lastwisselingen, gemoedelijk als een kogge op een kalme zee.

GEEN DROMMEN TOERISTEN

Automobilisten kennen de naam vooral van knooppunt Hattemerbroek, waar de A28 en A50 elkaar omarmen. Maar Hattem is ook een kleine, schilderachtige stad aan de linkeroever van de IJssel, onder de rook van het veel grotere Zwolle. Schilderachtig is Hattem in meerdere opzichten, want het Anton Pieck Museum is er gevestigd. In twee geschakelde stadsboerderijen in een lommerrijk straatje van het oude centrum kun je wegdromen bij het werk van de Charles Dickens van het beeld. Zelfs de tekentafel en -stoel waar hij zijn beroemde, dromerige en Bruegeliaanse afbeeldingen maakte, zijn daar te bewonderen, evenals zijn etspers. Dat brengt je wellicht in de veronderstelling dat Hattem een belangrijke rol speelde in Piecks leven, maar niets is minder waar. Juist dat verklaart deze locatie, want de bescheiden kunstenaar ging uiteindelijk schoorvoetend akkoord met een aan hem gewijd museum, onder voorwaarde dat hij geen drommen toeristen langs zijn huis zou zien trekken. Dus viel de keuze op Hattem, waar op dat moment net een Pieck-expositie gaande was, maar waar de tekenaar zelf verder niets mee had. Alhoewel dat laatste niet een glaszuivere waarheid is, want er bestaat wel degelijk een Pieck van de Dijkpoort, het meest herkenbare gebouw van de oude Hanzestad. Wie Hattem vanuit het noorden via de Geldersedijk nadert, kan deze veertiende-eeuwse poort amper missen. Architectuurkenners zullen in de huidige

jaar geleden, want midden jaren zeventig is Deventer een armlastige gemeente met veel werkloosheid, leegstand en verval. Troosteloos en uitzichtloos, tot op een dag Hollywood-producent Joseph Levine langs komt. Hij zoekt een locatie voor de verfilming van operatie Market Garden, A Bridge too Far. De echte locatie, de Rijnbrug in Arnhem, is drie decennia na de bloedige Slag om Arnhem omgeven door moderne hoogbouw, die deze als filmset ongeschikt maakt.

EEN BRUG TE UER

Levine zoekt een vergelijkbare brug en vindt die in de Wilhelminabrug over de IJssel in Deventer. Slechts één flatgebouw staat in de weg en dat moet dan maar even worden gesloopt, vindt Levine. Daar gaat de gemeente dwars voor liggen, maar desondanks is de omgeving van de brug in de zomer van 1976 de filmset voor de tot dan toe duurste Hollywood-productie ooit. Iconen als Sean Connery, Robert Redford en Anthony Hopkins zijn die dagen een vaste verschijning in 'a sleepy Dutch town on the IJssel river', zoals The New York Times Deventer destijds noemde. Zo'n drieduizend Deventenaren verdienen het voor die tijd forse bedrag van 68 gulden per dag als figurant en kunnen voortaan zeggen dat ze in een film hebben gespeeld met de grootste filmsterren uit die tijd. De noodlijdende lokale middenstand verdient naar verluidt zo'n vijf miljoen dollar aan het korte *moment of fame*. De filmset kwam en ging weer, maar wat in Deventer bleef, zijn de historische schoonheid en architectonische curiosa. Heel bijzonder is de Oude Mariakerk aan het Grote Kerkhof, in de schaduw van de veel grotere Lebuinuskkerk. De oude kerk stamt uit de dertiende eeuw en werd al tegen het einde van de zestiende eeuw uit gebruik genomen.

1 De Broederpoort van Kampen weet zelfs de Land Cruiser tot een stuk speelgoed te reduceren. 2 De IJsselkade heeft nog steeds alle flair van een zeehaven van weleer. 3 Reddingsboeien uit Hanzesteden op de Koggewerf. 4 Bootsman Harry Post bevoer de zeeën met zijn kogge. 5 De Kamper Koggewerf is een tijdreis naar de Middeleeuwen.



2



3



4

5





De architectuur van de Hanzesteden
laat opvallend veel overeenkomsten
zien, met veel sfeer, schoonheid en
vooral onverhulde trots



Welkom bij de oudste horeca-
gelegenheid van Nederland,
in de oude stad van Dordrecht.
Overall winnaar GTOR 2021
Doesburgse mosterdsoep
wedstrijd
08.09.12.13.14.15 & 2017

Iconen als Sean Connery en Anthony Hopkins zijn een vaste verschijning in 'a sleepy Dutch town on the IJssel river'

toren twee stijlen herkennen en dat klopt, want tegen het einde van de negentiende eeuw was de Dijkpoort niet veel meer dan een bouwval. In 1908 werd hij opgeknapt en het oorspronkelijke, volledig ingezakte zadeldak werd vervangen door een nieuwe top met vier torentjes van de hand van niemand minder dan Pierre Cuypers, architect van onder meer het Rijksmuseum en het Centraal Station in Amsterdam en tientallen neo-gotische kerken in ons land.

HETE PEK

We steken de IJssel weer over en rijden na enkele kilometers Zwolle binnen. Deze Hanzestad ligt niet direct aan de IJssel, maar aan het Zwarte Water, dat daarmee via het Zwolle-IJssel-kanaal in verbinding staat. Vanuit de lucht gezien is het vestingkarakter van het oude centrum nog steeds onmiskenbaar. Het mooiste tastbare overblijfsel uit de Hanzetijd van Zwolle is de Sassenpoort, die deel uitmaakte van de veertiende-eeuwse stadsmuur en nu als enige van de ooit acht poorten nog overeind staat. Al vanaf de voltooiing in de vroege vijftiende eeuw stond de bombastische stadspoort symbool voor de welvaart en rijkdom van Zwolle, sinds 1407 Hanzestad. Vandaag de dag wandel je gemoedelijk onder de poort door op weg naar de Zwolse binnenstad, maar in de middeleeuwen was het zaak je van tevoren ervan te vergewissen dat je bezoek gewenst was, anders riskeerde je een douche van hete pek vanuit gaten boven de doorgang. Naast deze ene poort zijn ook drie van de 23 oorspronkelijke torens van de stadsmuur behouden gebleven. Niet alleen in de Hanzetijd deed Zwolle van zich spreken, want de stad schonk ons Herman Brood en museum De Fundatie is hier gevestigd.

PELGRIMS

Vanaf de overkant van het Zwarte Water ziet Hasselt er charmant, maar wellicht wat gewoontjes uit. Maar mede dankzij de strategische ligging aan deze stroom, niet ver van waar hij ooit uitmondde in de Zuiderzee, was Hasselt in de middeleeuwen een plaats van betekenis, wat werd beloond met stadsrechten vanaf midden dertiende eeuw en aansluiting bij de Hanze ergens in de veertiende eeuw. Ook op religieus gebied staat Hasselt tot op de dag van vandaag op de kaart, want het is hier waar pelgrims van het Jacobspad en het Jabikspaad elkaar treffen om gezamenlijk door te wandelen naar Santiago de Compostella in het noordwesten van Spanje, waar één van Jezus' apostelen, Jacobus, begraven zou liggen. Het is een wandeling die een kleine twee maanden vergt, maar zelfs in onze Land Cruiser zouden we er twee dagen voor nodig hebben. Maar goed, Santiago was nooit betrokken bij de Hanze, maar dat geldt des te meer voor Kampen, dat bovendien slechts twintig minuten rijden verwijderd is van waar we nu zijn.

RESPECT

Pas wanneer je oog in oog staat met de Kamper Kogge, komt je respect voor de zeelieden uit de Middeleeuwen tot volle wasdom. Toegegeven, het schip oogt zo degelijk en robuust dat zelfs onze kolossale Land Cruiser op de kade ernaast klein lijkt, maar met een dergelijk vaartuig de verraderlijke zeeën trotseren, moet toch een bijna onvoorstelbare



moed hebben gevergd van de zeelieden uit die tijd. Als er iemand is die zich daar in onze tijd iets bij kan voorstellen, is het de bootsman van de Kamper Kogge, Harry Post, die ons aan boord rondgeleide doet. Harry was achtereenvolgens automonteur, zeeman op de grote vaart en fotograaf, maar is tegenwoordig de man aan het roer van de enige varende kogge van Nederland. En varen doet het middeleeuwse schip nog regelmatig, vertelt Harry trots. Dan heeft hij het niet zozeer over tamme zomeravondrondjes over de IJssel met licht aangeschoten notabelen en hun hooggehakte, verveelde echtgenotes als passagiers, maar echte zeereizen naar Hanzesteden in heel Europa. De kogge wordt beheerd door een stichting die zonder subsidies zijn eigen broek moet en kan ophouden. "Wanneer we voor evenementen rond de Hanze Hanzesteden bezoeken, krijgen we daarvoor betaald. Met die inkomsten weten wij onze kogge in de vaart te houden", vertelt Harry. Dat betekent dat hij de kogge over soms woeste zeeën stuurt, met als hoogtepunt (of voor wie uit minder stevig hout is gesneden, dieptepunt) een storm met windkracht 8. Zo rondde hij Denemarken aan de helmstok van 'zijn' kogge en wie de wereldzeeën (of de verhalen daarover) een beetje kent, weet dat het met name ten noorden van Jutland, waar Skagerrak en Kattegat bij elkaar komen, aardig kan spoken. "Er hebben in onze tijd bijna meer mensen op de maan gelopen dan dat er per kogge rond Denemarken zijn gevaren", relativeert Harry zijn ervaringen. En dan is de Kamper Kogge nog relatief comfortabel, want om aan wettelijke eisen te voldoen, is hij uitgerust met onder meer motoren, een aggregaat, marifoon en navigatieapparatuur. Bovendien heeft hij een dek, om de veiligheid van de bezoekers te waarborgen. Middeleeuwse koggen hadden een open romp en de bemanning leefde tijdens de reis dag en nacht in de openlucht, blootgesteld aan weer, wind en vorst. Volgens Harry telde een volledig bemande kogge ten tijde van de Hanze zo'n twintig koppen.

MARITIEME SFEER

Denk je aan de zeereizen van ooit, dan realiseer je je weer hoe groot de sprongen zijn die we hebben gemaakt. Onze reis speelt zich dankzij de Land Cruiser af in luxe en weelde, zeker in deze Executive-uitvoering. De met leer beklede stoelen zitten geweldig en hoog, als het kasteel van de kogge. Dankzij het enorme glasoppervlak en panoramadak heb je

1 Op een bankje genieten van de lentezon en de Deventer skyline. 2 De 19-inch wielen zijn chic en stoer tegelijk. 3 Een voorstevan waarvoor je graag een stapje opzij zet. 4 De motor heeft een rustige, prettige loop. 5 Fauteuils, de naam captain's chair waardig. 6 Veel en mooi hout biedt zowaar een maritieme sfeer. 7 In Zutphen wanen we ons even in de Provence.



Kampen is dé plek om de sfeer van de middeleeuwse Hanze optimaal te proeven

een riant uitzicht rondom. Houten accenten op het dashboard en stuurwiel geven zelfs een tikje maritieme sfeer, voor het hightech-gevoel zorgt het vele aluminium. Lichte kleuren geven het interieur van onze Land Cruiser een nog ruimtelijker indruk dan de binnenmatten zelf al vermogen.

Model voor de Kamper Kogge stond een oorspronkelijk exemplaar uit 1340, dat bij de aanleg van de Flevopolders boven water kwam op de bodem van de vroegere Zuiderzee. De kogge was een stevig, houten vrachtschip dat een doorontwikkeling was van de knarr, een zeewaardig vrachtschip van de Vikingen. Koggeschepen waren eenmasters met een enkel, dwarsgetuigd zeil. In 1994 werd begonnen met de bouw van de Kamper Kogge, waarbij jongeren met weinig kans op de arbeidsmarkt aan het werk werden gezet. “Negentig procent vond daarna een betaalde baan”, herinnert Harry zich. Dat de haven van Kampen een goed gekozen plek is voor deze prachtige replica, bleek in 2012, toen op de bodem van de IJssel, slechts meters van de ligplaats van de Kamper Kogge, een vijftiende-eeuwse kogge werd gevonden.

MIDDELEEUWSE SFEER

Dat we het mooiste voor het laatst hebben bewaard, blijkt wanneer we de oude binnenstad van Kampen in rijden. Zonder de andere plaatsen van deze dag tekort te willen doen: Kampen is zonder meer dé plek om de sfeer van de middeleeuwse Hanze optimaal te proeven. “Kampen beleefde toen echt zijn gouden jaren”, vertelt Harry. “Amsterdam en Rotterdam stelden toen niets voor. Hier gebeurde het. Zonder de Hanze was de Gouden Eeuw er nooit geweest.” Toch verzette Kampen zich lange tijd tegen welke vorm van verbintenis dan ook op handelsgebied. Pas toen het graafschap Holland in conflict kwam met de Hanze werd Kampen, dat veel handel dreef met landen rond de Oostzee, gedwongen partij te kiezen voor de Hanze, wat resulteerde in de toetreding in 1441. En dat hebben de Kampenaren geweten. “Ze bouwden zelfs een toren zonder kerk, uitsluitend om het carillon te huisvesten. Kijk, dán heb je geld”, zegt Harry, wijzend op de nog steeds fier boven zijn omgeving uitstekende Nieuwe Toren. Ook de van de oude stadsmuur overgebleven poorten getuigen van een flinke dosis welvaart en zelfbewustzijn die de middeleeuwse Kampenaren moet hebben gekenmerkt. De Koornmarktspoort aan het IJselfront is duidelijk geïnspireerd op de Holstentor in Lübeck, de Hanzestad der Hanzesteden. Ook de Broederpoort en de Cellebroederspoort, aan de westkant van de stad, zijn van een woeste, bijna intimiderende schoonheid. Dit soort monumenten wekt bij het vallen der avond een zekere melancholie op. De IJssel verzandde, de Zuiderzee werd IJsselmeer en de Hanze verdween in de geschiedenisboeken. Maar deze bouwwerken stonden hier eeuwen voor wij werden geboren en zullen hier nog staan lang nadat wij er niet meer zijn. Met die gedachte sturen we de Toyota Land Cruiser terug naar Zwolle, waar in het sfeervolle Bilderberg Grand Hotel Wientjes onze tafel gedekt en bedden gespreid staan, als kroon op een prachtige dag en boeiende tocht. Als de middeleeuwse kooplieden een hedendaagse auto hadden kunnen kiezen, zo hebben we vandaag geleerd, hadden ze niet lang hoeven nadenken. **AW**



SASSENPOORT

1 Zwolle kent een groot aantal prachtige historische gebouwen die de rijkdom van de oude Hanzestad in de vijftiende eeuw weerspiegelen. De gezichtsbepalende Sassenpoort, Nederlands Unesco-monument, is dé blikvanger van de hoofdstad van Overijssel. De stadstoren, waarvan de bouw in het jaar 1409 werd afgerond door ‘Meister Henric van Roden en de sijne knechten’, is het enige nog overgebleven restant van de verdedigingswerken van Zwolle. sassenpoortzwolle.nl



EEN BRUG TE VER

3 Sean Connery, Gene Hackman, Anthony Hopkins, Ryan O’Neal, Robert Redford. Zelden werd voor een film zo’n gigantische sterrencast opgetrommeld als voor de legendarische oorlogsfilm *A Bridge Too Far*, die exact 45 geleden in Deventer werd opgenomen. Drie maanden lang was de Hanzestad aan de IJssel het Hollywood-decor voor de gedramatiseerde reconstructie van de Slag om Arnhem. Het is nog steeds de duurste film die ooit in Nederland werd gemaakt.



KOGGEWERF

5 Kampen heeft zijn ontstaan te danken aan het overladen van goederen van rivierschepen naar zeewaardige Koggeschepen. Deze ‘Kustvaarder van de Middeleeuwen’ was het eerste zeewaardige schip dat de bilaterale handelsbetrekkingen tussen de Hanzesteden mogelijk maakte. In het Stedelijk Museum, het Stadsarchief en bij de Kamper Koggewerf kom je alles te weten over de rijke historie van de stad. stedelijkmuseumkampen.nl, kamperkogge.nl



LALIQUE MUSEUM

2 De Franse juwelenontwerper en glasdecorateur René Lalique (1840-1945) was al wereldberoemd toen hij in 1925 een gelimiteerde serie glazen radiatorornamenten ontwierp, die inmiddels voor hogere recordbedragen worden geveild dan de auto’s waar ze oorspronkelijk op zaten. De permanente collectie van het Lalique-museum in Doesburg benadrukt de artistieke veelzijdigheid van deze Franse sierkunstenaar. laliquemuseum.nl



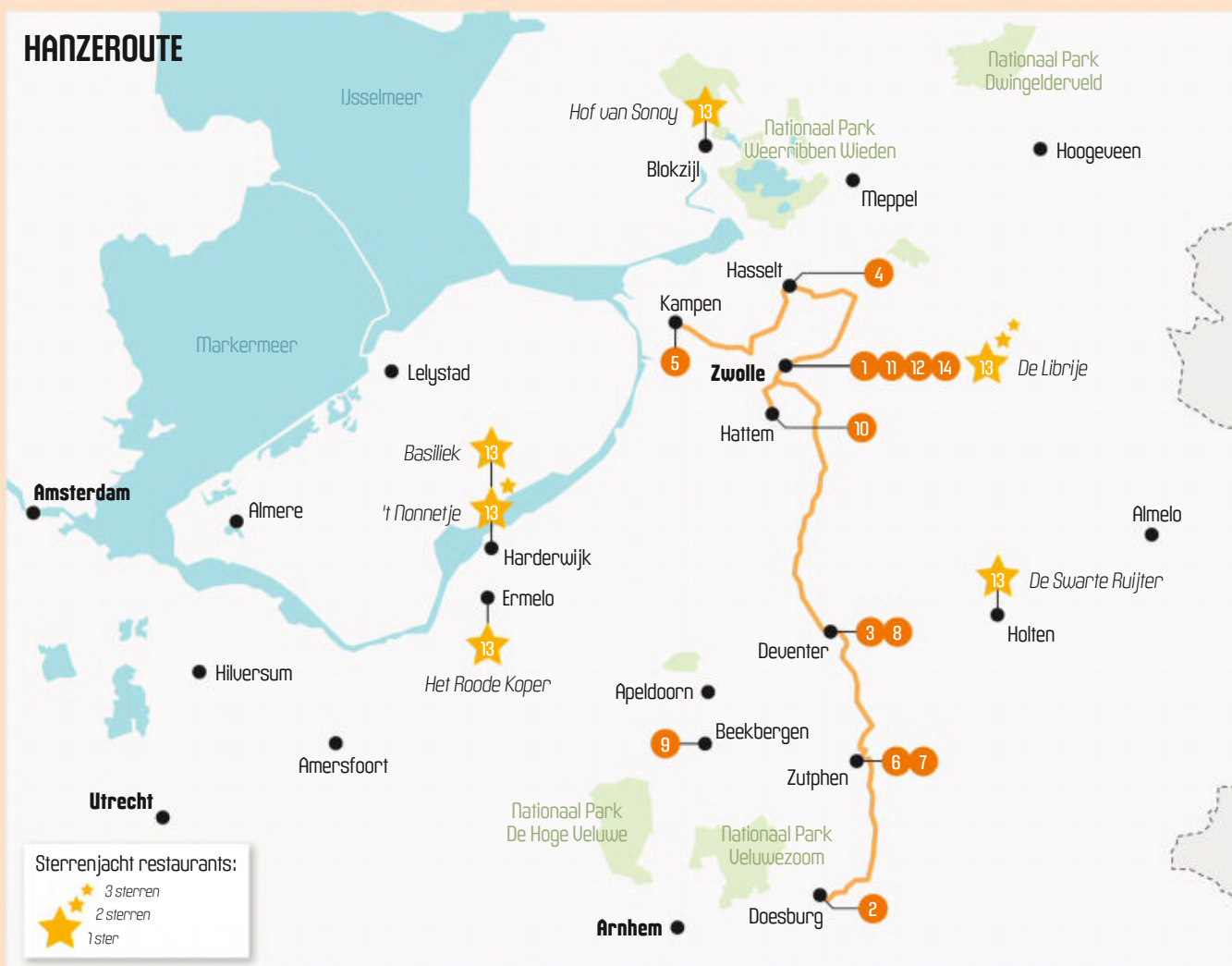
BEDEVAARTSOORD

4 In 1367 wordt Hasselt voor het eerst als Hanzestad genoemd. Hasselt is één van de oudste bedevaartsoorden in Nederland. Die spirituele rol van betekenis gaat terug tot de dertiende eeuw. Nog steeds maken jaarlijks zo’n duizend Nederlanders de voettocht over het Jabikspaad en het Jacobspaad, de eeuwenoude pelgrimsroutes vanuit Friesland en Groningen die elkaar kruisen in Hasselt, om vervolgens hun weg te vervolgen naar Santiago de Compostella.



HISTORISCHE BIBLIOTHEEK

6 De Librije in de Walburgiskerk van Zutphen is de oudste openbare leeszaal van Nederland. De uit 1561 stammende kettingbibliotheek bestaat uit ongeveer 750 historische werken, waarvan meerdere vastgeketend liggen op eeuwenoude lectrijnen. De voornamelijk liturgische collectie bevat onder meer de eerste drukversies van Copernicus, Erasmus en de Nederlandse Statenbijbel, die aan de basis lag van de Nederlandse taal. librije-zutphen.nl



VISIT HANZESTEDEN

Deze reportage kwam tot stand met medewerking van Visit Hanzesteden, waar je alle informatie kunt terugvinden over de negen Hanzesteden aan het water, de mooie routes in de omgeving en de leukste adresjes om te eten en drinken, shoppen en overnachten. visithanzesteden.nl



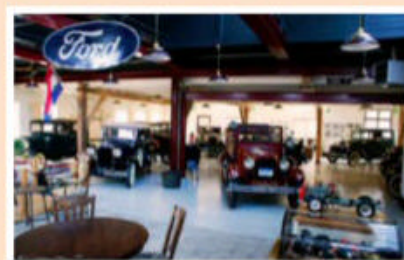
BERKELPOORT

7 Het ommuren van de stads-vestigingen was een trend die zich bij tal van Hanzesteden voordeed. Zo werd de bouw van twee waterpoorten in Zutphen noodzakelijk geacht. Door deze poorten kon de Berkel met ijzeren valhekken worden afgesloten. Eén van die poorten werd in 1774 in vervallen toestand gesloopt, maar de monumentale Berkelpoort is bewaard gebleven.



DICKENS FESTIJN

8 Deventer hoopt eind dit jaar alsnog de 30e editie van het Dickens Festijn te houden. In het historische Bergkwartier worden de 950 personages uit Charles Dickens' beroemde kerstverhalen al sinds 1991 tot leven gebracht. Elk ander tijdstip van het jaar is er de permanente Dickens-expositie in de voormalige vrouwengevangenis van de Koekstad. dickensfestijn.nl



FORD-MUSEUM

9 In Beekbergen doet een gerestaureerde watermolen uit 1535 dienst als expositieruimte voor een fraaie verzameling A-Fords uit de periode tussen 1928 en 1932. Die komen uit de verzameling van Nico Bredenoord, die zijn privé-museum heeft aangekleed met foto's, auto-miniaturen, accessoires en vele andere Ford-parafernalia die hij verzamelde. ford-museum.nl



ANTON PIECK MUSEUM

10 Anton Pieck stond bekend om zijn romantische illustraties. Behalve voor het sprookjesbos van de Efteling werd Pieck gevraagd voor tal van andere architectuurprojecten. Eén van zijn minder bekende ontwerpen was het Autotron in Drunen uit 1972. In 1984 werd in het Gelderse Hattem het Anton Pieck Museum geopend. Daar is zijn hele oeuvre te bewonderen. antonpieckmuseum.nl



BOEKENHEMEL

11 Waanders in de Broeren wordt als één van de mooiste boekenwinkels van Nederland beschouwd. In 2003 werd de ruim 500 jaar oude Broerenkerk in Zwolle getransformeerd tot dit literaire hemelrijk. In de twee expositieruimtes vinden voortdurend wisselende tentoonstellingen plaats van toonaangevende ontwerpers, kunstenaars, fotografen en architecten.



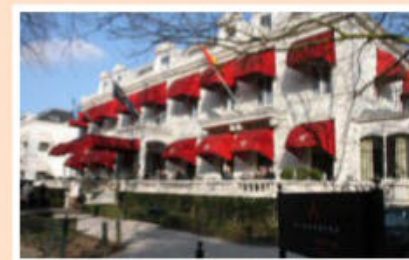
BEELDENTUIN

12 De collectie van Museum De Fundatie in Zwolle begon met de kunstverzameling van Dirk Hannema (1895-1984). Inmiddels is de collectie uitgebreid met werken van onder meer Mondriaan, Van Gogh en Appel. Een tweede kunstarsenaal is ondergebracht in de beeldentuin van kasteel Het Nijenhuis bij Heino, waar moderne sculpturen worden tentoongesteld. museumdefundatie.nl



STERRENJACHT

13 Ons land telt liefst 113 sterren-restaurants. Binnen de driehoek Kampen-Zutphen-Harderwijk zijn er vijf restaurants met één of meer Michelin-sterren. Een marathonbezoek aan De Librije (Zwolle), 't Nonnetje (Harderwijk), Het Roode Koper (Ermelo), Basiliek (Harderwijk), De Swarte Ruijter (Holten) en het Hof van Sonoy (Blokzijl) vereist zonder meer getrainde smaakpapillen.



HOTEL BILDERBERG

14 Als sfeervolle uitvalsbasis kozen we Hotel Bilderberg Grand Hotel Wientjes, centraal gelegen temidden van de Overijsselse Hanzesteden. Ooit woonden hier de burgemeesters van Zwolle en die nostalgische charme en statige uitstraling van weleer ademt het hotel nog steeds uit. Een afternoon tea op het terras is een aanrader! bilderberg.nl/zwolle/grand-hotel-wientjes



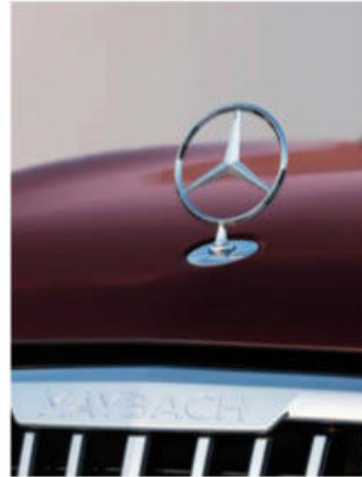
BUITEN DE WERKELIJKHEID

Tekst **Cornelis Kit** • Fotografie **Mercedes**

Groot, groter grootst? Goed, beter, best! En dan? Dan ga je behalve limousines ook een SUV bouwen. Zie hier de Mercedes-Maybach GLS, een sports utility in de overtreffende trap. Alhoewel het met het utilitaire dan wel weer blijkt mee te vallen ...

Bij voorkeur nemen we het stuur zelf ter hand, maar als het moet zijn we niet te groot om ons te laten rijden. Dat hoeft dan niet per se tussen hoogwaardig afgewerkt hout, tapijt en leer op een Engelse achterbank. Een Duitse wijzen we ook niet af. Na een pauze van ruim 60 jaar werd Maybach in 2002 het merk dat binnen het Daimler-concern met eigen modellen boven Mercedes werd gekatapulteerd. Aan het product lag het niet, maar toch bleek deze geforceerde poging om de welhaast perfecte S-klasse te overtreffen te hoog gegrepen. De clientèle die nog nauwelijks ergens van opkijkt zag de toegevoegde waarde nauwelijks. Na amper 3.000 auto's verdween Maybach in 2013 als merk weer van het toneel. Maar de naam is slechts voor korte tijd in de mottenballen gegaan; nog geen jaar later bleek het tijd voor een volgende incarnatie, nu als het ultieme toplabel binnen het Mercedes-gamma met extensies van de S-klasse. Getuige de steil omhoogschietende verkoopstatistieken lijken de auto's met MM-logo nu beter begrepen te worden. En het houdt niet op bij limousines. Er verschijnt ook een Maybach-versie van de S-klasse Cabriolet, evenals een G-klasse Landaulet – waarom ook niet? En of het niet genoeg is, wordt eind 2019 op de Guangzhou Auto Show de Mercedes-Maybach GLS 600 gepresenteerd. Het is als hoogpotige comfortbubbel de ontbrekende schakel tussen enerzijds de zitkamer van je landhuis en anderzijds je directiekamer, of de veranda van je strandvilla.

In tegenstelling tot de limousine, die ten gunste van de beenruimte achterin qua afmetingen en koetswerk iets afwijkt van de normale S-klasse, heeft de Maybach GLS dezelfde body en wielbasis als de reguliere Mercedes-Benz GLS. Het uiterlijke verschil zit hem met name in een andere grille, bumpers, extra chroomwerk en

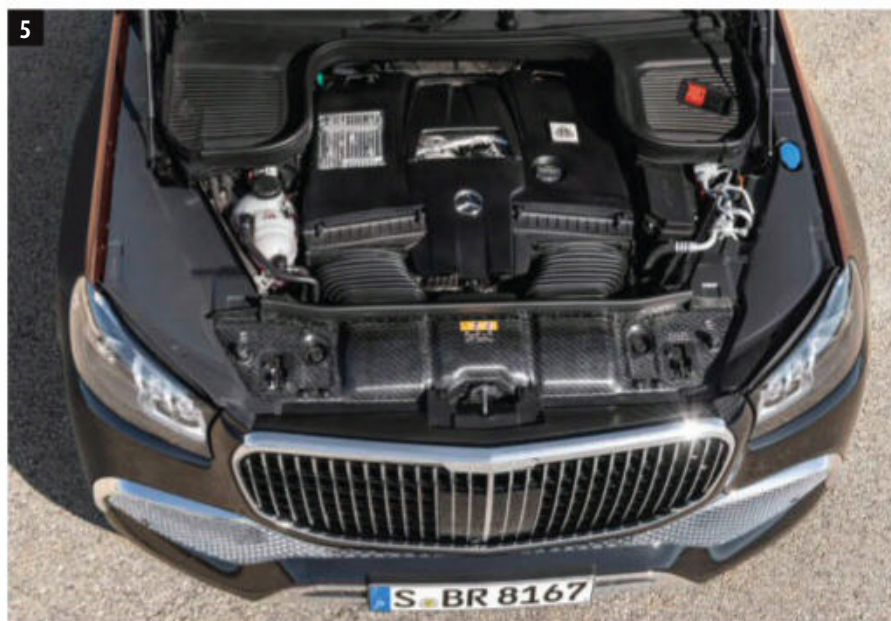


(weliswaar tegen bijbetaling, maar toch) two tone-lak. Dit moet hem net dat beetje extra geven. Want hoe groot en imposant de reguliere Mercedes-Benz GLS ook is, hij moet het qua authenticiteit afleggen tegen de G-klasse, het icoon uit eigen huis. Ook in een rijtje met andere grote SUV's is de 'gewone' GLS qua voorkomen niet heel erg onderscheidend. Hoe anders wordt dat wanneer de auto wordt opgetuigd tot Maybach GLS, want onopgemerkt met het verkeer meekomen lukt daarmee niet. Voor anonimiteit ben je beter af met een BMW X7. Als Maybach speelt de GLS mee in een divisie waar de Rolls-Royce Cullinan en Range Rover SVAutobiography op de shortlist staan en – hoewel net iets compacter – ook een Bentley Bentayga mag meedoen.

STREEPJE VOOR

Op het moment dat we een van de portieren openen, glijdt even sierlijk als snel een aluminium treeplank onder de dorpel vandaan naar buiten, verlicht en wel. Die opstap is aan de achterkant trouwens net wat breder dan aan de voorkant; als passagiers hebben we een streepje voor ten opzichte van de chauffeur. Treeplank of





1 De weg naar de top loopt via verlichte en automatisch uitklappende treeplanken. 2 In deze comfortbubbel van hoogwaardige materialen en een afwerkingsniveau van eenzame klasse wordt reizen opnieuw gedefinieerd. 3 Tegen het grote, met zacht leer overtrokken dashboard steekt het niet bepaald compacte glazen MBUX-beeldscherm bescheiden af. 4 Verzilverde champagne-glazen behoren tot de opties en zijn een must wanneer in de koelkast een paar fijne flessen liggen te wachten. 5 In combinatie met de zijdezacht schakelende, negentrapsges automaat lijkt de brute V8 zich te gedragen als een uiterst potente elektromotor.

MERCEDES-MAYBACH GLS 600

AFMETINGEN LxBxH	5,20 x 2,03 x 1,82 m
MOTOR	V8, 2 turbo's, benzine
CILINDERINHOUD	3.982 cc
MAX. VERMOGEN	557 pk van 6.000 tot 6.500 tpm
MAX. KOPPEL	730 Nm van 2.500 tot 5.000 tpm
AANTAL VERSNELLINGEN	9, automaat
AANDRIJVING	Voor- en achterwielen
LEEGGEWICHT	2.685 kg
0-100 KM/H	4,9 s
TOPSNELHEID	250 km/h
GEM. VERBRUIK	11,7 l/100 km
CO2-UITSTOOT	266 g/km
VANAFPRIJS	€ 234.281

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

niet, bij het instappen zakt de auto ook nog eens door zijn knieën. En dat alles om het doel zo gemakkelijk mogelijk te bereiken: twee tronen van businessclass-niveau. De fauteuils bieden achter in de SUV een natuurlijkere zitpositie dan in een limousine en met extra onderbeensondersteuning zijn ze een eind richting slaapstand verstelbaar, uiter-

aard met losse kussens in bijpassend leer en de mogelijkheid om te verwarmen, te koelen en te masseren. Om extra beenruimte te creëren staan de stoelen ruim 12 centimeter verder naar achteren ten opzichte van de achterbank in de reguliere GLS en ook iets dichter naar elkaar toe, waardoor je ten gunste van extra schouderruimte iets verder van de C-stijl af zit. Het zachte nappaleer is first class afgewerkt, net als de panelen in pianolak met krijtstreep. Vanuit de grote middenconsole klappen we twee tafels omhoog. De koelkast tussen de stoelen biedt plaats aan drie flessen champagne, genoeg voor de eerste paar uur. Via de grote schermen achter op de voorstoelen regelen we zo'n beetje alles wat ze voorin ook via het uitgebreide mediasysteem kunnen bedienen, maar we besluiten er een film op te kijken. Zonder de film te onderbreken passen we het klimaat en de sfeerverlichting aan via een in de middenconsole geïntegreerde tablet. Deze komt na een lichte druk op de knop heel beheerst automatisch omhoog uit zijn houder; verfijning zit in kleine



HET UITERLIJKE VERSCHIL ZIT HEM IN EEN ANDERE GRILLE, BUMPERS, CHROOMWERK EN TWO TONE-LAK

dingen. Als gevolg van de koelkast en de naar achteren geplaatste stoelen zal de bagageruimte voor de gewone sterveling wellicht iets tegenvallen. Maar goed, we gaan sowieso niet zelf met koffers in de weer; die laten we vooruitsturen.

CHAUFFEREN

Achter het stuur kom je evenmin iets tekort. Alles lijkt erop gericht je zo veel mogelijk te ontlasten. Zoals inmiddels alle moderne Mercedessen is de Maybach GLS met het gebruiksvriendelijke MBUX-systeem uitgerust. Deze interface is net niet de laatste generatie zoals we die kennen uit de nieuwe S-klasse, maar het doet er in de praktijk weinig voor onder. Het glazen paneel is nog altijd best een flinke unit, al maakt het in verhouding tot het imposante GLS-dashboard een vrij bescheiden indruk, wat vooral wat zegt over de GLS. Ondersteund door een lange lijst aan assistentiesystemen zul je met de bediening van de auto in elk geval geen enkele moeite hebben. Ontzorgen is hier tot kunst verheven. Zelfstandig van rijbaan wisselen en afstand tot voorliggers houden doet de auto voorbeeldig. Daarnaast wordt het wegdek vóór de auto continu gecontroleerd op de aanwezigheid van hobbels en bobbels. Hierdoor weet de elektronica keurig de luchtvering aan te sturen om voor de immense wielen (23-inch lichtmetaal) per stuk proactief de benodigde uitslag te bepalen, zodat we nog slechts in beperkte mate iets van die hobbels en bobbels merken.

Naast de rijstanden Comfort en Sport (die ook nog best comfortabel is) is er ook een Maybach-modus waarin het allemaal nóg comfortabeler wordt. Op straffe van een zwevende maag doe je er goed aan die laatste stand niet in te schakelen op slingerende rivierdijken of bochtige bergwegen. Om probleemloos alle uithoeken van het landgoed (of de olievelden) te bereiken, is er verder nog een off-road-modus, de auto heeft tenslotte wel SUV-genen. Fijn! Wie denkt dat we nu alle standen wel hebben besproken, zit eraan: er is ook een wasstraatmodus.

Hierin maakt de auto zich helemaal klaar voor een reinigingsbeurt; ideaal nadat alle grenzen van de off-road-modus zijn opgezocht. Onder de motorkap huist een vierliter V8, in beginsel de machine die we ook aantreffen in de reguliere GLS 580 en in de AMG 63. In de GLS 580 piekt de motor bij 489 pk en in de AMG-versie bij 612 pk. Hier zit hij er keurig tussenin en is hij goed voor 558 pk en 730 Nm. Het is meer dan voldoende om de 2,7 ton wegende auto in 4,9 seconden van nul naar honderd te katapulteren. Als je dat überhaupt zou willen. In de praktijk is het een uiterst vriendelijke beul die continu bij de les is en de auto desgewenst als een onvermoeibare reuzenhand naar voren duwt, keer op keer. Genieten van het geluid van een bulderende achtcilinder zit er daarbij trouwens niet in, de geluidsisolatie is van een eenzaam hoog niveau. Dit en de samenwerking met de nagenoeg naadloos schakelende negentraps automaat geeft het gevoel alsof we met een EV op pad zijn.

WAT DENKEN ZE WEL . . .

Veel van alle bovengenoemde verwennerijen kunnen de grote namen uit Engeland je ook bieden (in Duitse handen of niet), en als het daar niet in de standaard catalogi voorkomt, hebben ze er wel een speciale afdeling voor waar ze die de auto's helemaal naar wens van de klant kunnen aankleden. De Maybach geeft ze echter het nakijken als het om elektronica gaat. Qua assistentie-, hulp-, veiligheids- en comfort verhogende systemen loopt de Maybach GLS flink voor op de Engelse concurrentie. Alleen de nieuwe S-klasse is nog iets verder, maar voor de rest schiet ons niet zo snel een andere auto te binnen. De Maybach GLS beschikt over alle systemen die Mercedes kan bieden.

Waar het dit model slechts aan ontbreekt, is een derde zitrij en een overbemeten bagageruimte. Het Utility-gehalte – waar de U uit SUV hoe dan ook voor staat – is bij deze vierzitter beperkt. Maar wat maakt dat uit? Daar gaat het hier helemaal niet om. Dit is gewoon die cocon waarin je je in absolute weelde kunt afzonderen van alles wat ook maar enigszins met nut of functionaliteit te maken heeft.

Als je de buitenwereld deze auto al een blik waardig keurt, dan lenen de tronen in de hoge Mercedes-Maybach GLS zich prima om van daaruit neer te kijken op degenen die zich nimmer een dergelijk exemplaar kunnen veroorloven maar die evengoed wel menen dat ze om wat voor reden dan ook te pas en te onpas hun oordeel over het uiterlijk mogen ventileren. Wat denken ze wel ... **AW**

DUISTELFIGUREN

Je zou het niet zeggen als je het kleurrijke gezelschap op deze pagina's bekijkt, maar de ziel van de zes AMG Black Series die we bijeen hebben gebracht, is zo zwart als de nacht. Een verslag van een rit uit de buitencategorie.

Tekst **Alexander Bernt** • Fotografie **AutoBild Sportscars** • Vertaling **Albert-Jan Cornelissen**

Uan het circuit naar de openbare weg. Veel autofabrikanten claimen dit te hebben gerealiseerd, maar vooral bij high-performance-modellen wordt dit (te) vaak geroepen. De directies die jaar in, jaar uit miljoenenbudgetten voor de autosport goedkeuren, willen immers ook de bevestiging krijgen dat het geld goed wordt besteed. In het geval van de SLK 55 Black Series is er echter geen woord van gelogen, want hierbij diende een hoogst bijzondere autosportdeelnemer als inspiratiebron. We hebben het over een auto die zelfs Formule 1-wereldkampioenen achter zich heeft weten te laten, namelijk de safety car die wordt ingezet in de hoogste klasse van de autosport.

AMG ontwikkelde ooit een speciale uitvoering voor de Aziatische markt die veel gemeen had met deze safety car, de Tracksport, waarvan slechts 35 exemplaren de fabriek

verlieten. Deze Tracksport was uitgerust met een vast dak, een rolkooi, een racetank, een koolstofvezel afwerking van de kuipstoelen, koolstofvezel op het dashboard en nog tal van andere zaken. De eenzitter zonder straatgoedkeuring mocht echter alleen tijdens race-evenementen in Aziatische landen laten zien wat hij in huis had. De Tracksport was simpelweg voorzien van te veel autosportcomponenten om een kenteken te kunnen krijgen. In Affalterbach waren ze echter niet voor één gat te vangen. De technici monteerden een tweede koolstofvezel kuipstoel voor de bij-



Wat ooit begon als een uit de hand gelopen knutselproject met een SLK 55, mondde uit in enkele bijzonder capabele en snelle productieauto's.

SL 65 AMG BLACK SERIES



Veel koolstofvezel en een stuur met afgeplatte onderzijde in het interieur van de R230.



Een genot voor het oor: de beide dubbele eindpijpen produceren een hartverscheurende twaalfcilindersymfonie.



De enige twaalfcilinder die ooit in een Black Series werd gemonteerd. En wat voor één! Met een vermogen van 670 pk en een (begrensd) koppel van maar liefst 1.000 newtonmeter.



rijder, de rest van de auto werd geciviliseerd en de eerste Black Series was een feit. De dakstijlen waren nu uitgevoerd in carrosseriekleur, waardoor alleen door de ontbreken van het klapdak twijfel ontstaat. Het dakmechanisme is echter verdwenen; een laag zwaartepunt was in dit geval belangrijker dan de lol van het open rijden. Ook de brede wielkasten, die plek bieden aan gesmede 19-inch wielen die op een grotere spoorbreedte staan, maken net als de spartaans ogende lichtgewicht portierpanelen duidelijk dat dynamiek hoog in het vaandel

stond bij de ontwikkeling. De 5,5-liter achtcilinder onder de lange motorkap met zijn Formule 1-achtige verhoogde middengedeelte is aangesterkt tot 400 pk, terwijl het gewicht ruim onder de 1.500 kilo bleef.

ONWERKELIJK GEVOEL

Op de provinciale weg krijg je direct een onwerkelijk gevoel, die 'grote motor, kleine auto'-paradox die bij ons herinneringen oproept aan de fameuze Alfa 147 GTA. Eigenlijk is dit gewoon te veel vermogen voor een auto van circa vier meter, maar het verstelbare

onderstel en het grote remsysteem doen hun best om de lineaire vermogensafgifte van de V8 bij te benen. Alleen de zeventraps automaat met koppelvormer hoort niet thuis in zo'n gepeperde sportwagen.

Bij de tweede roadster van het stel is het van hetzelfde laken een pak, hoewel deze 65 AMG Black Series vanuit historisch perspectief hoger in het vaandel staat, alleen al door de afkorting SL. Het is meer auto, maar tegelijkertijd nog véél méér auto. Deze ultra-brede variant van de SL draagt een stuk geschiedenis met zich mee waarvan we



Twee roadsters, die eigenlijk geen roadster zijn. Wat koppel betreft liggen beide coupés mijlenver uit elkaar.

SLK 55 AMG BLACK SERIES



Achter de multspaaks 19-inch wielen schuilen stalen remschijven die ongekend effectief hun werk doen.



Met 5,5 liter is dit de kleinste atmosferische V8 in dit sextet. De combinatie van 400 pk en 1.420 kilo levert een pk-gewichtverhouding op die nog altijd imposant is: circa 3,6 kilo per pk.



Koolstofvezel portierpanelen en lichtgewicht kuipstoelen in het binnenste van de SLK.

C63 AMG COUPÉ BLACK SERIES



Rode contrasterende stiksels en een stuur dat veel grip biedt. Het sportief afgestelde ESP en de laptimer zorgen voor plezier tijdens een trackday.

Geperforeerde stalen schijven met een diameter van 390 millimeter.

De motor meet 6,2 liter en is sinds het debuut van de CLK slechts behoedzaam doorontwikkeld. Het rijgedrag werd juist beduidend plezieriger.



alleen al spontaan in een nostalgische bui komen: als we hem zien, als we hem horen en helemaal als we ermee rijden. Het gaat om de 6,0-liter V12 die in doorontwikkelde vorm nog altijd wordt gemonteerd in de modellen van het merk. Het is een heerlijke stap terug in de tijd, deze twaalfcilinder met twee turbo's die soms op welhaast maniakale wijze zijn vermogen over je uitstort en tegelijkertijd qua basiskarakter heel verfijnd is. De ingenieurs van AMG hebben het koppel

begrensd op 1.000 newtonmeter, er zou dus nog meer in hebben gezeten. Om dure schade aan de aandrijflijn te voorkomen, hebben ze echter besloten dat het zo wel mooi was. Indertijd was alleen de vijftraps automaat sterk genoeg om met al dit geweld om te gaan. In nagenoeg alle opzichten heeft AMG er bij deze SL een flinke schep bovenop gedaan. Neem alleen al die extreme wide-body-kit, waarvoor de brave SL 350 van je tennismaatje minachtend zijn neus ophaalt.

En de afstelling van het verstelbare onderstel is zo bikkelhard, dat het zaak is om over goed getrainde nekspieren te beschikken als je met deze auto op stap gaat. En dan hebben we het nog niet gehad over de verbazingwekkend directe besturing, waardoor de brede SL lichtvoetiger aanvoelt dan je logischerwijs verwacht. Voor al dit lekkers moest je elf jaar geleden meer dan € 485.000 neerleggen. Achteraf zou dat echter een bijzonder goede investering zijn geweest, want voor een

Middenklasser, geen middenmoter. Na een productietijd van slechts vier jaar werd de aangescherpte CLK vervangen door de C63 Coupé, die er nog een schepje bovenop deed. Met sportbanden en spoilers werd de rode bruid een auto die ook op het circuit uit de voeten kan.

CLK 63 AMG COUPÉ BLACK SERIES



De Black Series heeft minder heftige verbredingen dan de CLK DTM uit 2004. Daar staat tegenover dat hij wel over een dubbele koolstofvezel spoiler met spoilerrand beschikt.



Een zeventraps automaat met koppelomvormer en een korte keuzehendel. De automatische transmissie schakelt helaas trager dan de V8 verdient.



De ovale stuurknoppen van rond de eeuwwisseling ogen nostalgisch. Op de middenconsole zit een flinke hoeveelheid koolstofvezel.



SL 65 AMG BLACK SERIES

Een brede carrosserie, een vast koolstofvezel dak, een geïntegreerde spoilerrand: deze SL kun je niet bepaald ingetogen noemen.



SLK 55 AMG BLACK SERIES

De eerste Black Series is aan de achterzijde alleen door liefhebbers als zodanig te herkennen. Het klapdak is in dit geval geen klapdak meer.

CLK 63 AMG COUPÉ BLACK SERIES & C63 AMG COUPÉ BLACK SERIES

Geen halve maatregelen: een vaste achterspoiler en vier eindpijpen op een verder nogal brave middenklasse-coupé zijn vaak het werk van doorgeslagen doe-het-zelf-tuners. In dit geval niet: als ze eenmaal op bedrijfstemperatuur zijn, veranderen beide auto's in ware circuitrijders.



SLS AMG BLACK SERIES & AMG-GT BLACK SERIES

Zo snel gaat de tijd: had je ooit kunnen bedenken dat een SLS AMG ooit de ingetogen helft van een duo kon zijn? Eerlijk is eerlijk, dat is ook alleen het geval als hij naast een extreme auto als de GT Black Series staat.

gebruikt exemplaar betaal je anno 2021 niet zo heel veel minder.

PATROON

Nog voor de komst van de SL lanceerde AMG de tweede Black Series-variant in de vorm van de CLK Black Series. Ook dit keer dienden de autosportactiviteiten als basis. In het geval van dit model ging het echter niet alleen om de Formule 1, maar ook om de DTM. In deze Duitse toerwagen-raceklasse was de CLK in 2003 bijzonder succesvol: negen overwinningen in tien races. Dat leidde tot de komst van de speciale variant CLK DTM, waarbij de 5,5-liter was voorzien van een compressor om

het vermogen te verhogen naar een bizarre 582 pk. Toen de CLK in 2006 werd gefacelift, ruimde de kunstmatig beademde 5.5 het veld voor een atmosferische 6,2-liter achtcilinder. Zodoende is de CLK 63 Black Series ten opzichte van zijn spirituele voorganger CLK DTM wat minder heftig gemotoriseerd. Net als de SLK had hij veel gemeen met de toenmalige safety car uit de Formule 1, dus we beginnen een patroon te herkennen ... De harde feiten: een lineaire atmosferische motor in plaats van een compressormotor met een bruuske vermogensafgifte, 'slechts' 507 pk. Toch hebben de ingenieurs meer uitgepakt dan je op basis van zijn verhoudings-

gewijs ingetogen uiterlijk zou verwachten. De vele onderhuidse verstevigingsmaatregelen, de grotere spoorbreedte en het onderstel dat in praktisch alle opzichten onderhanden is genomen, zorgen ervoor dat deze CLK qua rijdynamiek feitelijk niets meer gemeen heeft met de reguliere varianten van deze coupé. Nagenoeg alle parameters kunnen worden aangepast, wat overigens niet altijd gemakkelijk gaat. Het ovale, met alcantara beklede sportstuur en de riantе hoeveelheid koolstofvezel in het interieur maken duidelijk dat deze auto een sportieve inborst heeft. Dat verandert echter niets aan het feit dat de feedback van de besturing en de niet altijd even snelle



Met zes iconen door een
fraai landschap met
wijnranken rijden: heel
veel mooier wordt het
leven niet.

TUSSEN DE OUDSTE
EN DE NIEUWSTE BLACK
SERIES ZIT 14 JAAR. DAARBIJ
KWAMEN NUMMER 1 TOT 5
IN EEN TIJDBESTEK VAN
ZEVEN JAAR OP DE
MARKT

AMG-GT BLACK SERIES



Racy: de rolkooi en de vierpunts gordels waren indertijd optioneel, de rest van het interieur lijkt welhaast te schreeuwen om de volgende trackday. De traction control heeft negen standen.

AMG liet indertijd maar liefst twee varianten van de Cup 2 R produceren bij Michelin: één voor warme dagen en één voor koele omstandigheden.

Tot in het kleinste detail: zelfs de luchtafvoer van de grille vindt plaats via koolstofvezel luchtgeleiders.

Wars van understatement: deze auto's vallen niet alleen vanwege hun felle kleuren op. Je zult ze niet snel op de openbare weg zien rijden. Meestal hebben de Black Series-modellen een plekje gekregen in de garage van een verzamelaar.



automaat op het gebied van rijdynamiek niet zijn opgewassen tegen de hoogtoerige atmosferische motor, die pas bij 7.200 tpm zijn maximale vermogen afgeeft. Zijn legitieme opvolger, de C63 Coupé Black Series, is het enige model dat breekt met de Formule 1-traditie. Er werd nooit een C-klasse Coupé ingezet als safety car. Fabriekscoureur Bernd Mayländer zat hooguit voor ontwikkelings- en instructieritten achter het stuur. Toch heeft de rode coupé voor eeuwig een

plekje in ons hart. In 2011 maakten we namelijk al kennis met deze auto in Californië, waar we hem aan de tand mochten voelen op het heerlijke circuit van Laguna Seca. Daarna kregen we een schouderklopje van voormalig DTM-coureur Bernd Schneider, die daarbij vriendelijk met zijn hoofd knikte. Wat een bijzonder gaaf moment! In gedachten rijden we weer vol gas over de heuvel na start-finish, terwijl we tijdens het insturen remmen voor de Andretti Hairpin. De daaropvolgende

derde-versnellingbochten namen we met een brutaal snufje overstuur, waarna we door de linkerbocht het rechte stuk Rahal Straight opreden. Vervolgens vlogen we linea recta richting de hemel, om vervolgens diep te vallen, in de fameuze bochtencombinatie Corkscrew welteverstaan. Als we er alleen al aan terugdenken, krijgen we spontaan weer kippenvel. Met het verstelbare onderstel, de aerodynamische maatregelen en het sperddifferentieel hebben de techneuten van



SLS AMG BLACK SERIES



De nogmaals aangescherpte transmissie met dubbele koppeling schakelt het prettigst als je zelf de regie in handen neemt met de aluminium schakelpaddles.



De heftigste variant van de M 159-achtcilinder levert in de SLS Black Series een vermogen van 631 pk. De Black Series-uitvoering van de CLK beschikt in principe over dezelfde motor.



Al in 2013 maakte AMG gebruik van Cup 2-banden die achter breder zijn. Ook zijn de wielen aan de achterzijde een slagje groter.

AMG GT BLACK SERIES

MOTOR	V8, biturbo, in lengterichting voorin
CILINDERINHOUD	3.982 cc
MAX. VERMOGEN	537 kW/730 pk bij 6.700-6.900 tpm
MAX. KOPPEL	800 Nm bij 2.000-6.000 tpm
AANTAL VERSNELLINGEN	7, automaat met dubbele koppeling
AANDRIJVING	achterwielen
AFMETINGEN (L/B/H)	4,60/2,01/1,28 m
LEEGGEWICHT (DIN)	1.615 kg
0-100/200 KM/H	3,2/8,9 s
TOPSNELHEID	325 km/h
PRIJS	€ 420.989 (2021)

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

SL 65 AMG BLACK SERIES

MOTOR	V12, biturbo, in lengterichting voorin
CILINDERINHOUD	5.980 cc
MAX. VERMOGEN	493 kW/670 pk bij 5.400 tpm
MAX. KOPPEL	1.000 Nm bij 2.200-4.200 tpm
AANTAL VERSNELLINGEN	5, automaat
AANDRIJVING	achterwielen
AFMETINGEN (L/B/H)	4,59/1,96/1,31 m
LEEGGEWICHT (DIN)	1.795 kg
0-100/200 KM/H	3,8/11,0 s
TOPSNELHEID	320 km/h
PRIJS	€ 485.218 (2009)

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

C63 AMG COUPÉ BLACK SERIES

MOTOR	V8, in lengterichting voorin
CILINDERINHOUD	6.208 cc
MAX. VERMOGEN	380 kW/517 pk bij 6.800 tpm
MAX. KOPPEL	620 Nm bij 5.200 tpm
AANTAL VERSNELLINGEN	7, automaat
AANDRIJVING	achterwielen
AFMETINGEN (L/B/H)	4,76/2,00/1,39 m
LEEGGEWICHT (DIN)	1.635 kg
0-100/200 KM/H	4,2/12,7 s
TOPSNELHEID	300 km/h
PRIJS	€ 165.000 (2011)

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



AMG de al lichtvoetige basis omgeturnd in een ware ideale lijn-snuffelaar. In vergelijking met de modellen die daarna onder het Black Series-label op de markt zouden komen, waren de genoemde modellen echter allemaal koorknaapjes, afgezien van de SL wellicht. In 2013 stelde AMG de SLS Black Series aan de wereld voor, terwijl tegelijkertijd een variant werd onthuld die,

je raadt het al, de Grand Prix-deelnemers in toom moest houden. Het lijkt er sterk op dat de ontwikkelaars een GT3-raceauto in gedachten hadden toen ze deze SLS-variant ontwikkelden. Deze Black Series was niet alleen de krachtigste – en laatste – uitvoering van de SLS, ook de 6,2-liter V8 bereikte in dit model een hoogtepunt. Het complete binnenwerk van de motor werd onderhanden

genomen, er bleef geen schroefje onveranderd. Alles werd versterkt, lichter gemaakt of nog nauwkeuriger afgewerkt. Pas bij 7400 toeren per minuut is het maximale vermogen van 631 pk beschikbaar. De topsnelheid heeft wellicht te lijden onder het uitgedokterde aerodynamische concept, maar het zorgt wel voor de belangrijke neerwaartse druk en daarmee voor snelle rondetijden. De grip van

Een bijzonder exclusief gezelschap: er werden tot op heden maar zes Black Series-modellen gebouwd. De twee biturbo's rijden in dit geval op kop.

CLK 63 AMG BLACK SERIES

MOTOR	U8, in lengterichting voorin
CILINDERINHOUD	6.208 cc
MAX. VERMOGEN	373 kW/507 pk bij 6.800 tpm
MAX. KOPPEL	630 Nm bij 5.250 tpm
AANTAL VERSNELLINGEN	7, automaat
AANDRIJVING	achterwielen
AFMETINGEN (L/B/H)	4,66/1,83/1,37 m
LEEGGEWICHT (DIN)	1.685 kg
0-100/200 KM/H	4,3/14,4 s
TOPSNELHEID	300 km/h
PRIJS	ca. € 200.000 (2007)

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

SLS AMG BLACK SERIES

MOTOR	U8, in lengterichting voorin
CILINDERINHOUD	6.208 cc
MAX. VERMOGEN	464 kW/631 pk bij 7.400 tpm
MAX. KOPPEL	635 Nm bij 5.500 tpm
AANTAL VERSNELLINGEN	7, automaat
AANDRIJVING	achterwielen
AFMETINGEN (L/B/H)	4,65/1,98/1,26 m
LEEGGEWICHT (DIN)	1.550 kg
0-100/200 KM/H	3,6/10,4 s
TOPSNELHEID	315 km/h
PRIJS	€ 326.000 (2013)

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

SLK 55 AMG BLACK SERIES

MOTOR	U8, in lengterichting voorin
CILINDERINHOUD	5.439 cc
MAX. VERMOGEN	294 kW/400 pk bij 5.700 tpm
MAX. KOPPEL	520 Nm bij 3.750 tpm
AANTAL VERSNELLINGEN	7, automaat
AANDRIJVING	achterwielen
AFMETINGEN (L/B/H)	4,09/1,79/1,27 m
LEEGGEWICHT (DIN)	1.420 kg
0-100/200 KM/H	4,5/15,5 s
TOPSNELHEID	280 km/h
PRIJS	n.b.

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

de vooras, de stuurprecisie, de motorrespons: deze SLS is eindelijk het compromisloze sportapparaat dat hij sinds zijn debuut in 2009 altijd al wilde zijn.

DE MOEITE WAARD

Na deze SLS-variant zou het maar liefst zeven jaar duren voordat de jongste telg van Black Series-familie op de markt werd gebracht, oftewel hetzelfde tijdsbestek als waarin Black Series nummer 1 tot en 5 aan de wereld werden voorgesteld. Het wachten was echter de moeite waard. Bij de eerste rijtest waren we al zwaar onder de indruk, want het werd duidelijk dat deze GT Black Series de GT-tracktools van Porsche recht in de ogen kan kijken. Om dat te realiseren, hadden ze bij

AMG opnieuw de complete auto onderhanden genomen. De 4,0-liter biturbo werd voorzien van een flat plane-krukas, zoals die in raceauto's ook wordt toegepast. Er werd een vermogen van 730 pk uit de motor gepeuterd en het onderstel werd eveneens grondig gewijzigd. Ook nieuw: het aerodynamica-pakket. De lucht die uit de koolstofvezel uitlaten in de motorkap komt, stroomt langs de A-stijlen naar de enorme achterspoiler met zijn twee elementen en opklapbare airbrake. De neerwaartse druk die hierdoor wordt gegenereerd, wordt via steunen direct aan de carrosserie doorgegeven. Dat deze steunen middenin de bagageruimte zijn geplaatst, mocht de pret niet drukken. Met deze auto wil je immers het circuit op;

je gaat er geen verhuizingen mee doen. Ook de uitschuifbare frontsplitter en de optionele vierpunts gordels plus rolkooi achter de koolstofvezel kuipstoelen maken duidelijk dat dit niet de ideale auto is om aan je oma mee te geven voor de boodschappen. Het zorgt er echter wel voor dat deze auto bochtsnelheden aankan die je in eerste instantie niet eens aandurft. Typisch Black Series, kortom. We hebben er lang op moeten wachten tot Affalterbach ons weer verblijdde met de komst van een Black Series-model, maar het heeft ons geduld beloond met een waanzinnige auto. De GT is in tal van opzichten een absoluut hoogtepunt. We kijken dan ook met smart uit naar de komst van de volgende Black Series. 



*'TIJDENS KLASSIEKE RALLY'S LEER JE:
HARD RIJDEN WAAR HET KAN,
LANGZAAM ALS HET MOET'*

WESSEL DE GROOT

GEBOREN 18 juni 1982

WOONPLAATS Bodegraven

BURGERLIJKE STAAT Samenwonend, dochter

OPLEIDING IVA Business School

CARRIÈRE Vanaf zijn zestiende werkte De Groot als autoverkoper bij onder meer Renault en Opel. Na zijn afstuderen gooide hij het over een andere boeg en zette hij een maatpakkenbedrijf op, met vier winkels. Totdat Porsche drie jaar geleden belde: of hij bij hen wilde komen werken als sales executive? Hij was altijd al fan van Porsche, dus de keuze was snel gemaakt. Maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan en een jaar geleden is hij voor zichzelf begonnen. Onder de naam 'The Automobile Store' zoekt en verkoopt hij youngtimers, klassiekers en sportwagens.



'HET GEEFT EEN KICK ALS IK DE **JUISTE** **AUTO** KAN VINDEN VOOR EEN KLANT'

Tekst **Fleur Baxmeier** • Fotografie **Fons Klappe**

Wessel de Groot heeft 's ochtends de keuze uit een Land Rover Discovery, een Porsche 964 en een Mini Cooper JCW GP. "Er staat niets meer op mijn verlanglijstje."



Waarin rijd je het liefst?

"Als ik met mijn gezin op pad ga, dan pakken we de Land Rover, ons rijdende tuinhuisje. Maar voor de leuke ritjes neem ik de Porsche. Met mijn vader heb ik vaak klassieke rally's gereden met zijn Porsches, maar dit is de eerste die ik zelf heb gekocht. Het is mijn droom-

auto, ik wilde dit model altijd al hebben. Je kunt ermee de bergen in, het circuit op, niets aan de hand. Hij kwam vorig jaar op mijn pad, toen ik nog bij Porsche werkte. Iemand kwam hem inruilen, dus ik zat dicht bij het vuur."

Heb je de liefde voor auto's van huis uit meegekregen?

"Ja, mijn vader is compleet autogek. Ik ook. Mijn eerste woordje was Volvo, haha. Ik was een jaar of tien toen mijn vader zijn eerste Porsche ging ophalen. We waren allebei verliefd. Mijn vader heeft er nog steeds een paar. We kunnen er uren over praten."

Wat maakt dat jij zo vol bent van auto's?

"Ik vind het design van auto's heel mooi. En de techniek. Ik kan genieten van hoe een auto stuurt, remt of optrekt. Het is mooi dat je ermee op vakantie kunt. En ook dat je er herinneringen mee kunt maken. Rally's rijden of roadtrips maken vind ik fantastisch, los van het feit dat auto's ook mijn werk zijn. Ik zoek en verkoop youngtimers, klassiekers en sportieve auto's."

Welke auto zou je graag nog eens aan de haak slaan?

"Ik zou nog weleens een mooie 'barn find' willen doen. Die verscholen klassiekers worden steeds zeldzamer, maar ze zijn er nog steeds. Verder geeft het een kick als ik precies de juiste auto kan vinden voor een klant. Bijvoorbeeld dezelfde auto die ze vroeger hebben gezien in hun favoriete film."

Hoe zou je je rijstijl omschrijven?

"Volgens mij kan ik wel goed autorijden. Ik rijd ontspannen en houd voldoende afstand, maar als het kan, dan ga ik wel hard. Dat leer je tijdens die klassieke rally's: hard rijden waar het kan, langzaam als het moet. Een van mijn favoriete rally's is de SLS, die rijden we sinds een paar jaar. Dit jaar zouden we met 80 klassiekers naar Schotland gaan. 's Avonds sterke verhalen ophalen in het hotel: heb je dit of dat gezien. Daar had ik veel zin in, maar door covid-19 is het een jaar verzet."

Wat is de eerste auto die je kocht?

"Vanaf mijn zestiende heb ik altijd bij garagebedrijven gewerkt, in de autoverkoop. Ik had vaak het geluk dat ik via mijn werk een goede auto op de kop kon tikken. De eerste die ik zelf kocht, was een Peugeot 309 GTI. Een inruiler, echt van een oud mannetje geweest. Ik heb hem opgeknapt en weer verkocht. Had ik hem maar gehouden, want nu vind je ze niet meer."

Zie je een auto als een statussymbool?

"Zo beschouwen mensen het vaak wel, maar ik heb een auto voor mezelf. Ik ga ook niet met mijn Porsche de stad in en parkeer hem nooit ergens voor de deur. Dat wordt toch moeilijk met dit soort auto's. Je kunt ze bijna nergens meer veilig kwijt. Ik zoek altijd naar een parkeergarage in de buurt waar ik hem op de bovenste verdieping zet, op een ruim plekje ver weg van de uitgang, zodat er niemand naast parkeert. Daaraan moest mijn vriendin in het begin wel wennen." **W**



Content director
Coördinatie GTO Magazine
Teksten
Vormgeving
Coördinator traffic
Eindredactie
Fotografie & video

Damiaan Hage
Stéphan Vermeulen
Marco Gorter, Frank Jacobs, Roy Kleijwegt, Lars Krijgsman,
Cornelis Kit, Lucas Verbeke, Michiel Willebrands, Joas van Wingerden
José Verhelst (senior vormgever), Joris van Stralen
Pamela de Jong
Freek van Leeuwen (coördinator), Rik Werner
Jeroen Elbertse, Robbert Tukker, Lucas Verbeke

Freelance auteurs en redactiemedewerkers
Teksten
Vormgeving
Eindredactie
Fotografie & video

Fleur Baxmeier, Albert-Jan Cornelissen, Johan Dillen, Ken Divjak,
Sandor van Es, Mitchel van Essen, Marc Klaver, Jan Lemkes,
Bas van Putten, Natan Tazelaar
Marc Bulters, Paulien Jansen, Heleen Kurpershoek, Misha Ooteman
Jeroen Ekeler, Ton Herbrink, Egbert Jan Riethof
Mark van Binsbergen, Dirk de Jager, Pieter E. Kamp, Fons Klappe, Arno
Lingerak, Dennis Noten, Chris Schotanus, Willem Verstraten, Maurice
Volmeyer, Andrew Walkinshaw

Brand Director
CEO DPG Media Magazines B.V.
Marketing
Sales
Secretariaat
Redactieadres
Internet
E-mail
Drukkerij
Uitgeverij

Martijn van der Neut
Erik Roddenhof
Nick Thole (brand manager), Nick Schnater
Liesbeth van der Neut, Paul Scholten
Pauline Bosselaar
Jacob Bontiusplaats 9, 1018 LL Amsterdam,
Postbus 2104, 1000 CC Amsterdam, tel. 088-550 02 50
www.gtomagazine.nl
gto@gtomagazine.nl
Pijper Media
DPG Online Services B.V., Jacob Bontiusplaats 9,
1018 LL Amsterdam, 088 - 751 80 00

Abonnementen

Nieuwe abonnementen: Ga voor het afsluiten van een abonnement naar autoweek.nl/gto of bel 088-550 0250 (normaal tarief, ma t/m vrij 09.00 - 21.00 uur). Klantenservice (voor vragen over abonnementen, bezorgen, opzeggen, betaling, wijzigingen, welkomstgeschenken nabestellingen en artikelen): Telefoon: 088-550 0250 (ma t/m vrij 09.00 - 21.00), internet: dpgmediamagazines.nl/klantenservice. Post: DPG Media Magazines B.V., afdeling Klantenservice, Postbus 75, 2400 AB, Alphen aan den Rijn. Adreswijzigingen dienen drie weken voor de verhuizing bij ons bekend te zijn. Beëindigen van het abonnement kan tegen het einde van de eerste abonnementsstermijn, door uiterlijk een maand voor verschijnen van het eerste nummer van de nieuwe abonnementsstermijn bij DPG Media Magazines B.V. op te zeggen. Na de eerste abonnementsstermijn kan het abonnement met inachtneming van een opzegtermijn van een maand worden beëindigd. Bij restitutie van het reeds betaalde abonnementsgeld kunnen er € 3,50 administratiekosten in rekening worden gebracht. **Betaling:** Het abonnementsgeld dient vooruit te worden voldaan. Bij niet tijdige betaling worden herinneringskosten in rekening gebracht. Een abonnement geldt voor de opgegeven periode en wordt nadien - behoudens tijdige opzegging - automatisch omgezet in een abonnement voor onbepaalde tijd met een opzegtermijn van een maand (prijswijzigingen voorbehouden).

Tijdschrift niet ontvangen (laatst verschenen nummer): bel 088-550 02 50 (normaal tarief, ma t/m vrij 09.00-21.00 uur).

Buitenland: Voor bezorgadressen buiten Nederland, kijk op dpgmediamagazines.nl/klantenservice

Leveringsvoorwaarden: Bestelling van handelsartikelen vanuit landen buiten Nederland is niet mogelijk. Voor alle premies/aanbiedingen/acties in Nederland geldt: zolang de voorraad strekt. Levering van tijdschriften en levering en verkoop van premies en handelsartikelen geschiedt volgens de Leveringsvoorwaarden Abonnementen, Welkomstgeschenken en Artikelen, te vinden op dpgmediamagazines.nl/klantenservice, schriftelijk op te vragen bij DPG Media Magazines B.V., Postbus 40005, 2130 KM Hoofddorp.

Voor AutoWeek GTO gelden per juli 2021 de volgende abonnementsprijzen:

Betalingsperiode:	Automatische incasso:	Acceptgiro:
Kwartaal (1 nr)	€ 5,69	€ 8,74
Halfjaar (2 nrs)	€ 11,38	€ 14,43
Jaar (4 nrs)	€ 22,76	€ 25,81

Het bedrag op uw factuur kan afwijken van bovenstaand overzicht, omdat het aantal nummers dat in de periode verschijnt kan afwijken. Voor meer informatie: www.autoweek.nl/abonnement. Normale abonneeprijs vanaf de tweede betaaltermijn. Prijswijzigingen voorbehouden. Voor abonnementen buiten Nederland, kijk op dpgmediamagazines.nl/klantenservice.

Losse nummers

Distributie losse verkoop: Aldipress bv, De Meern, tel. 030-6660611.

België

Verdeler in België: DPG Media Home Deco, Hendrik Consciensstraat 40-42, 2800 Mechelen. Voor de voordeligste abonnementsvoorwaarden voor een nieuw abonnement op AutoWeek of vragen over uw abonnement neem contact op met +32 - 2 556 41 50 (op werkdagen van 8.00 uur tot 16.30 uur) of per e-mail: abo.dpgmedia@partnerpress.be. Reeds verschenen nummers: exemplaren nabestellen kan tot maximaal twee maanden na de verschijningsdatum. Nabestellingen kunnen uitsluitend worden gedaan via de dagbladhandel. Plaats je nabestelling bij een dagbladhandelaar van je keuze, met vermelding van de titel, het aantal gewenste exemplaren, het editienummer en de verschijningsdatum. De dagbladhandelaar ontvangt je bestelling binnen zeven werkdagen. Je betaalt de reguliere verkoopprijs en € 1 administratie- en verzendkosten per besteld exemplaar.

Wet op de persoonsregistratie

DPG Media Magazines B.V., uitgeverij van AutoWeek GTO, heeft het privacy statement gewijzigd in verband met de recente overname door DPG Media. De gewijzigde privacy statement kunt u bekijken via www.dpgmediamagazines.nl/privacy-en-cookiebeleid/. Heeft u vragen hierover? Dan kunt u een mail sturen naar privacy.nl@dpgmediamagazines.nl. Deze gegevens worden gebruikt ter uitvoering van de overeenkomst en om abonnees en klanten te informeren over relevante producten en diensten van DPG Media Magazines B.V. De gegevens kunnen ook worden gebruikt door onze groepsmaatschappijen en door zorgvuldig geselecteerde derden om u te informeren over relevante aanbiedingen betreffende producten en diensten van DPG Media groepsmaatschappijen of deze derden. Dit gebeurt per mail, als u hier toestemming voor hebt gegeven en per post, tenzij u hier bezwaar tegen maakt. De werkingsverantwoordelijke voor de gegevensverwerking is DPG Media Magazines B.V., Capellalaan 65, 2132 JL Hoofddorp. Uw persoonsgegevens worden verwerkt in overeenstemming met het privacy beleid van DPG Media. U kunt dit beleid raadplegen op www.dpgmediamagazines.nl/policy/. Hierin kunt u tevens vinden hoe u uw rechten als betrokkene uit kunt oefenen.

Voor Belgische lezers: je gegevens worden opgenomen in het adressenbestand van DPG Media Home Deco NV, Hendrik Consciensstraat 40-42, 2800 Mechelen, om je aanvraag te beantwoorden en om informatie over onze producten toe te sturen. Ze worden ook opgenomen in het adressenbestand van WDM, Researchdreef 65, 10170 Brussel, om je informatie over de producten van WDM toe te sturen. Indien je niet wenst dat je gegevens voor direct marketing gebruikt worden, contacteer DPG Media Magazines. DPG Media Magazines en WDM kunnen je gegevens aan derden (zoals commerciële partners) overmaken voor direct marketing, tenzij je je verzet. Je kunt je gegevens steeds raadplegen, verbeteren of laten schrappen in het bestand van DPG Media Magazines en/of WDM.

Copyright

© 2021 DPG Media Magazines B.V. Niets uit deze uitgave mag geheel of gedeeltelijk worden veeleelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Aansprakelijkheid

De uitgever sluit iedere aansprakelijkheid voor schade als gevolg van druk- en zetfouten uit.



SHOWROOM

VOLGENDE KEER
IN GTO

FLUISTEREN

Audi RS klinkt menigeeen als muziek in de oren. Maar de jongste creatie is in principe fluisterstil, want 100 procent elektrisch. Misschien gruw je daarvan, maar voor 646 pk piekvermogen komen wij ons bed wel uit. We gaan op zoek naar beleving in de Audi RS E-tron GT.



GTO 3 VERSCHIJNT 24 AUGUSTUS 2021
(ONDERWERPEN ONDER VOORBEHOUD)