

NUMMER 4 | 2021 | € 6,75

Auto Week



BOENDEREN MET BOND-AUTO'S

GT



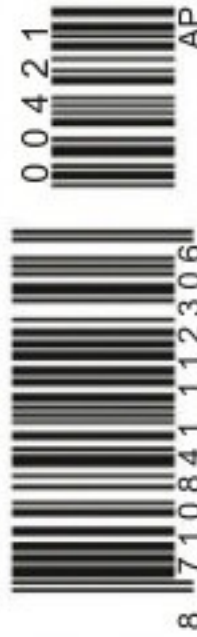
ACHTERGROND
55 jaar onboard camerawerk op topsnelheid

PORSCHE
CAYENNE
TURBO GT

LAMBORGHINI
URUS



STRIJD DER SUPER-SUV'S



RUIGSTE LAMBO OOIT



LAMBORGHINI HURACÁN STO

FRANS DUIJTS RIJDT ENGELS ZANGER OVER ZIJN McLAREN 570S



FORD GT TERUG NAAR 12 HEURES DE REIMS



1955



De evolutie van Porsche Motorsport.

Gevormd op 't circuit. Gemaakt voor de weg.

Kijk voor meer informatie over Porsche Motorsport en alle Porsche Centra op porsche.nl

De verbruikswaarden van de 911 GT3 Cup zijn niet vastgesteld.
Het gemiddeld brandstofverbruik van de 911 GT3 straatversies is 12,9 l/100 km en CO₂-emissie 293 - 292 g/km.

1



2



PORSCHE

MERCEDES-EQ

DE NIEUWE 100% ELEKTRISCHE EQS.

This is for you, world. Ontdek de nieuwe EQS.

Laat u betoveren door de ongekennde luxe van het interieur, of wat dacht u van het 141 cm brede MBUX Hyperscreen* en de indrukwekkende actieradius tot 731 km**? Zo rijdt u met één oplaadbeurt van Amsterdam naar Berlijn. En dankzij Green Charging zijn bovendien uw eerste 200.000 km CO₂-neutraal. Neem contact op met uw Mercedes-Benz dealer of ontdek hem op [mercedes-benz.nl](https://www.mercedes-benz.nl).



Gecombineerd verbruik: 16,9 - 21,2 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).
*Standaard in de EQS 580 4MATIC uitvoering. **Met de EQS 450+ AMG Line.

HET VERSCHIL TUSSEN 'KOPEN' EN KOPEN

In deze uitgave sluit ik de vierdelige serie over het 'kopen' van een Bentley Continental GT af. Inderdaad, kopen tussen aanhalingstekens, want in werkelijkheid schafte ik helemaal niets aan. Ik deed verslag van de beleving van het samenstellen van zo'n auto, de voorpret wanneer je wacht tot de bestelling wordt geleverd en de uiteindelijke ontvangst. In deze editie lees je over de eerste trip met de auto. Ik betaalde echter geen cent, leverde hem schoon en fris in bij de rechtmatige eigenaar en ging over tot de orde van de dag. Volgens mij zijn alle artikelen daarover transparant geweest. Toch heeft niet iedereen dat 'kopen' op de juiste manier geïnterpreteerd, want kort nadat Bentley Leusden via LinkedIn een bericht deelde over mijn 'aanschaf' werd ik enige tijd overspoeld door contactverzoeken van vermogensbeheerders en vastgoedhandelaren. Het gaf een leuke, onverwachte dimensie aan de ervaring. Niet alleen kon ik meemaken hoe het is om eens veel geld uit te geven aan een cadeautje voor jezelf, ik kon dus óók ervaren hoe het is als mensen er lucht van krijgen dat je wellicht een dikke portemonnee hebt. Dat is misschien wat minder aangenaam, maar ik kreeg ook zonder vragen de beste parkeerplaats bij het Kurhaus in Scheveningen, een extra grondige was- en zeembeurt bij een carwash in Zeist en vooral een heleboel leuke gesprekken. Wie de krant leest, zou namelijk de indruk kunnen krijgen dat het bezit van een mooie auto als landverraad wordt gezien. In de praktijk wemelt het gelukkig nog van de enthousiastelingen. Zelfs op de dijken langs de rivieren en op de Posbank – geheel in tegenspraak met wat je in de krant leest of op het televisienieuws ziet – gingen de duimen omhoog, en niet de middelvingers.

Damiaan Hage
Redactie GTO Magazine





46

'PAS BOVEN DE 4.500 TPM WORDT DE GASRESPONS ECHT GIFTIG'

De nieuwe Audi RS3 met 2.5 vijfcilinder levert elke dag sensatie

22 DEMONSTRATIEMODEL

Reportage De BMW-Glas die Pietro Frua bouwde



64 EINDELIJK, EEN MIDDENMOTOR!

Test Chevrolet Corvette Stingray



52 EEN ELEKTRISCHE MOTOR IN ELK WIEL

Reportage Mercedes-AMG SLS Electric Drive



EN VERDER ...

- 8 Insight
- 12 Powertest • Porsche Cayenne Turbo GT - Lamborghini Urus
- 30 Historische grond • Met een Ford GT naar het circuit van Reims
- 42 Project Continental • Eindelijk rijden
- 59 Historie • Onboard camera's
- 68 Reportage • We rijden met drie Aston Martins van James Bond
- 86 Test • Porsche 911 GT3 Touring
- 90 Design • Niels van Roij over de Rolls-Royce Boat Tail
- 92 Test • Lamborghini Huracán STO
- 96 GTO-leven • Frans Duijts
- 98 Showroom

74

MET EEN DS 9 LANGS LIMBURGSE WIJNEN
'HET IS NIET METEEN DE BLIKVANGER DIE JE ZOU VERWACHTEN'



Onder redactie van Lars Krijgsman en Joas van Wingerden

INSIGHT

EXCLUSIEF
AUTONIEUWS
& GADGETS



SIGAAR UIT EIGEN DOOS

ROLLS-ROYCE • Rolls-Royce is hét merk voor wie al het fraaie op aarde al heeft. Voor wie toch net dat beetje extra wil, heeft de Britse fabrikant de **Cellarette** in de aanbieding, waarschijnlijk de fraaiste **whisky- en sigarenkist** die je ooit zult zien. De volledig met de hand gemaakte Cellarette is afgewerkt met materiaal waarvan we nog nooit hebben gehoord, maar waarbij je al bij het horen van de namen heerlijk kunt wegdromen. We noemen **Havana- en Armagnac-leer** en **Obsidian Ayous Open Pore-fineer**. De kist bevat een **sigarenknipper** en een **aansteker van S.T. Dupont**, een **flessenhouder** en een **humidor** om de boel perfect te conserveren. Wat het kost? Ongeveer evenveel als een BMW X2: € 46.958.



BONDJE

ASTON MARTIN • Playmobil is prachtig speelgoed, zeker als er weer een echte auto is nagemaakt. Dat is nu het geval met de **Aston Martin DB5** die we kennen van de **James Bond-film 'Goldfinger'**. Niet zomaar een leuk ding om te zien, want hij heeft ook echt de **gadgets aan boord** die de auto uit de film ook had. Zo is er onder meer de schietstoel, komen er mitrailleurs uit de knipperlichten tevoorschijn en tover je met een druk op de knop het kogelwerende scherm uit de achterkant omhoog. Prijskaartje: € 79,99.





DUUR SPEELGOED

FERRARI • Wie geld als water verdient, een voorliefde voor **klassieke Ferrari's** heeft en een flink stuk privégrond bezit, moet even opletten. Ferrari komt namelijk met een **volledig elektrisch rijdend schaalmodel** van de **250 Testa Rossa** uit de jaren 50. Het Testa Rossa J gedoopte 'speeltje' meet 75 procent van het formaat van het origineel. Je kunt er snelheden tot ruim **60 km/h** mee halen en tot **90 km** mee afleggen als de drie accu's volgeladen zijn. O ja, eerst ook Ferrari nog even € 93.000 overhandigen.



THE AMERICAN WAY

CHEVROLET • In deze editie van GTO zet Stéphan Vermeulen zijn tanden in de **Chevrolet Corvette Stingray**, die eindelijk in Europa is gearriveerd. In The States is de overtreffende trap van die muscle car al ten tonele verschenen: de machtige **Z06**. Hij heeft opvallend genoeg een kleinere achtcilinder dan zijn basisbroer, een **5.5-V8** in plaats van een **6.2-V8**. Toch stampt die machine veel meer vermogen naar de achterwielen. De Z06 is namelijk **670 pk** sterk dankzij de krachtcentrale met platte krukas uit de **C8.R**, de raceversie van de 'Vette die al bijna twee jaar de Amerikaanse circuits onveilig maakt. Het is de sterkste atmosferische V8 in een productiemodel ooit. De Z06 is op elk vlak harder, luider, breder en brutaler dan de Corvette Stingray waarop hij is gebaseerd. Dat belooft extreem spektakel voor de later te verschijnen **ZR1!**



LEVENSUREUGDE

MORGAN / CATERHAM • Morgan en Caterham tonen lef met twee zeer afwijkende types. Om te beginnen Morgan, dat het namelijk in zijn hoofd heeft gehaald om van de klassieke **Plus Four** een heftige avonturier te maken. De **Plus Four CX-T** is aan de achterkant opengeknipt om plaats te maken voor twee reservewielen en een rolkooi. De ruim € 200.000 kostende pretmachine staat hoger op zijn poten, is geschoeid met heus **offroadrubber** en zelfs het uitlaatsysteem is volledig aangepast, zodat je dat niet aan gort rijdt tijdens het betere rallywerk. Knotsgek, maar daarom juist zeer smakelijk. Caterham pakt het bescheidener aan en komt met zijn kleinste en smalste **Seven** ooit. De **Seven 170** voldoet aan de **Japanse Kei-car-wetgeving** en moet dus vooral in Japan goed scoren. In de karakteristieke, ellenlange neus ligt een bescheiden **660 cc driebcilindertje** van Suzuki, goed voor **85 pk en 116 Nm**. Dat klinkt onderbemeten, maar de slechts **440 kilo** wegende Seven spurt ermee in **6,9 seconden naar de 100 km/h**. Kei-gaaf.



330



Maar liefst 330 km/h haalt deze stevig door Brabus vertimmerde Mercedes-Benz GLE. Daarmee is het voor zover bekend de snelste straatlegale SUV ooit. Die immense topsnelheid is te danken aan een tot 900 pk opgefokte biturbo-V8, die nu geen 4,0, maar 4,5 liter slagvolume heeft. In slechts 3,2 seconden schiet de 2,5 ton zware 'Rocket 900' van 0 naar 100 km/h. Brabus bouwt er 25 exemplaren van, voor niet minder dan € 381.243 (exclusief belastingen) per stuk.



DE JUISTE SNAAR

LEXUS • Lexus raakt bij liefhebbers van rock ongetwijfeld de juiste snaar door met **Fender** in zee te gaan voor een speciale 'Lexus LC' gedoopte **Stratocaster**. De iconische elektrische gitaar is uitgevoerd in het bijzondere 'Structural Blue', een kleur die ook leverbaar is op de **LC 500**. De slagplaat is gemaakt van koolstofvezel, nog een knipoog naar de LC 500. Bovendien hoort er een speciale gitaarkoffer bij waar het Lexus-logo in staat. Enthousiast? Helaas, alle 100 exemplaren zijn al uitverkocht.



COUNTACH HERBOREN

LAMBORGHINI • De iconische **Lamborghini Countach** is maar liefst tweemaal weer tot leven gewekt. Allereerst is er een gloednieuwe **Countach**, een tot **112 stuks gelimiteerd model** op basis van de **Aventador**. Je herkent in de basisvormen de Aventador er nog in terug, maar de koets is doorspekt met retro-elementen die doen denken aan de Countach. Uiteraard is het nieuwe model wel een forse klap sterker dan de **oer-Countach**; er ligt namelijk een **780 pk sterke V12** achter de inzittenden. Bovendien doet er nog een elektromotor mee. Het systeemvermogen komt daardoor uit op maar liefst **814 pk**. De nieuwe Countach is dus een hybride en hij is ook vierwielgedreven. Tijden veranderen... **De tweede herboren Countach** blijft dicht bij het origineel, want dat is een volledig nieuw gebouwde replica van de **Countach LP 500**, het prototype uit **1971** dat in 1974 verloren ging bij crashtests. Daarvan is er maar één, die naar een anonieme - en schatrijke - verzamelaar gaat.



TIJD IS GELD

PININFARINA • Ben jij toevallig één van de 150 eigenaren van de **1.927 pk** sterke **Pininfarina Battista**? Dan hebben we goed nieuws. **Horlogemaker Bovet 1822** komt met een klokje dat perfect past bij je miljoenen kostende elektrische hypercar. Het juweeltje is voorzien van **saffierkristallen** en biedt met zijn transparante voor- en achterzijde een fraai zicht op het mechaniek. Je zou er bijna een Battista voor aanschaffen.



NIEUWE SL SPEELT DUBBELROL

MERCEDES-AMG • Na enkele jaren afwezigheid is er weer een **SL**! Deze keer luistert de **Sport-Leicht** naar de naam **Mercedes-AMG SL**, want hij is het product van de AMG-bollebozen uit Affalterbach. Die hebben het model naar een hoger niveau getild, de nieuwe SL is transversaal maar liefst 50 procent stijver dan de **AMG GT Roadster**. Hij volgt niet alleen de vorige SL op, maar ook de AMG GT Roadster. Ook opvallend: voor het eerst sinds de **R230-generatie uit 2001** heeft de nu standaard vierwielangedreven SL een **softtop**. Bovendien is het voortaan een 2+2. Er komen vooralsnog twee uitvoeringen. Het begint bij de **SL 55**, die dankzij de **4.0-biturbo-V8** maar liefst **476 pk** sterk is. De **SL 63** gaat daar vanzelfsprekend nog even overheen met zijn **585 pk** sterke versie van diezelfde motor. Die sprint in slechts **3,6 seconden naar 100 km/h**. Op den duur verschijnt er ook nog een **hybride E-Performance**, die nóg krachtiger is.



DURE KEUS

BUGATTI • De naam Bugatti verwacht je op **luxueuze hypercars** en dure horloges, maar wist je dat het merk ook **pooltafels** verkoopt? Bugatti heeft een tot **30 stuks gelimiteerde serie pooltafels** laten maken die hand in hand gaan met een koolstofvezel meubel, waarin je je keus – eveneens van koolstofvezel – kunt ophangen. Wat je ervoor kwijt bent? Dat meldt Bugatti niet, maar de vraag stellen is hem beantwoorden.



KNALLEND AFSCHIED

HONDA • Niets is voor eeuwig, zo ook niet de carrière van de **NSX**. Honda zwaait de tweede generatie uit met een extra heftige versie: de **Type-S**. De high-tech aandrijflijn van de NSX is al vijf jaar goed voor **581 pk**, maar de **3.5-biturbo-V6** en **drie elektromotoren** leveren in de **Type S** maar liefst **607 pk** en **667 Nm**. De Type-S is in elk opzicht een fijngeslepen versie van de auto, waarvan we helaas afscheid moeten nemen. Hij is breder, straffer, schakelt sneller en is aangekleed met bumperwerk waarin grotere koelopeningen zijn gezaagd. Voor zover bekend komt Honda voorlopig niet met een directe opvolger en daarmee lijkt deze Type-S het NSX-boek met een spectaculaire dreun dicht te slaan.



GERMANIA



Aan het begin van onze jaartelling beschikt het Romeinse Keizerrijk over de machtigste oorlogsmachine die de wereld ooit heeft gezien. Toch lukt het een verbond van Germaanse stammen om Rome een nederlaag toe te brengen die drie complete legioenen wegvaagt. Twee millennia later maken Germania en Rome zich op voor een nieuwe strijd.

Tekst: Marco Gorter
Fotografie: Chris Schotanus

POWERTEST

PORSCHE
CAYENNE TURBO
GT | LAMBORGHINI
URUS



VERSUS **ROME**

De Turbo GT zoekt onvoorstelbaar fanatiek de binnenkant van een bocht en houdt vervolgens vast



1 In Sport Plus voelt de Cayenne verbazingwekkend strak en vlak. 2 Het titanium uitlaatsysteem geeft de Turbo GT een daadkrachtig geluid. 3 Echt mooi kunnen we de achterzijde van de Cayenne niet noemen. 4 Snelheid afschudden gaat misschien nog wel indrukwekkender dan snelheid winnen. 5 Hetzelfde hart voelt in de Cayenne doelmatiger. 6 Heerlijk alcantara stuurwiel, het gevoel van de voorbanden komt perfect door. 7 Een spoiler op het dak en een enorm uitschuifbaar exemplaar genereren in elk geval voldoende downforce. 8 Een GT3 ging te ver, maar de GT-afdeling heeft zich wel duidelijk met de snelste Cayenne bemoeid. 9 Uitstekende stoelen, die goed ondersteunen, zijn noodzaak. 10 Een druk op de Sport Response-knop zet de Cayenne gedurende 20 seconden op maximale oorlogssterkte.





8



7



9



10

A

Is de Romeinse republiek rond het begin van onze jaartelling overgaat in het Romeinse Keizerrijk, heeft Rome de efficiëntste en sterkste militaire macht die de wereld ooit heeft gekend. Het rijk strekt zich uit van Syrië in het oosten tot Mauritanië in het westen en van Egypte tot de Noordzee. Niets lijkt opgewassen tegen de macht van Rome sinds Augustus als eerste keizer is aangetreden. Zeker niet de Germaanse stammen ten oosten van de Rijn, het gebied dat Augustus graag als nieuwe provincie aan het keizerrijk wil toevoegen, om zo de grens te verleggen van de Rijn naar de Elbe. De militair verantwoordelijke

Romein, Publius Quinctilius Varus, meent bovendien het vertrouwen van de invloedrijke Germaanse edelman Arminius te genieten. Door zijn vermeende loyaliteit aan Rome heeft Arminius zich opgewerkt tot commandant van een deel van de hulptroepen. Hij kent de tactieken van de Romeinen, het gebied en zijn tegenstander Varus. Kennis die hij gebruikt om het 17^e, 18^e en 19^e legioen in het jaar 9 na Christus in het Teutoburgerwoud in een hinderlaag te lokken. Hij voert de aanval zo verwoestend goed uit, dat alle drie de legioenen verloren gaan. Varus pleegt zelfmoord en de veldslag betekent het abrupte einde van de expansie van het rijk. Het zou anderhalve eeuw duren voordat Rome weer een serieuze poging zou ondernemen om Germania te veroveren. En nog twee millennia voordat de aanleiding voor deze beknopte geschiedenisles zou plaatsvinden.

Wederom lijkt Rome, of eigenlijk Sant'Agata Bolognese, in het bezit van een onverslaanbaar wapen, de Lamborghini Urus. Een 650 pk sterke, monsterlijke SUV die niet bij te houden is en elke concurrent met overweldigend machtsvertoon vermorzelt. Zelfs de Porsche Cayenne. Dat wringt voor Germania. De Cayenne is immers de grondlegger van het idee van de performance-SUV. Zonder overdrijven betekende het model bovendien de redding van het merk, dat in de jaren 90 financieel meer dood dan levend doormodderde. En toen was daar begin deze eeuw de Cayenne. Het bewijs dat een SUV echt goed kon rijden. Het bewijs dat een Porsche tegelijkertijd een heel gezin kon vervoeren én een treffende imitatie van een sportwagen kon doen. Daarmee was ook meteen het idee geboren dat een rondetijd op een circuit op de één of andere manier relevant is voor een auto met meer staal

dan een heel Romeins legioen. Dat uitgerekend concernegenoot Lamborghini, nota bene op hetzelfde platform, een sterkere, snellere SUV bouwt, kunnen ze bij Porsche dus niet over hun kant laten gaan. En daarom herhaalde het wat Ariminus deed: het vertrouwen winnen. Technologie delen, Lamborghini welkom heten in hun huis, om vervolgens verpletterend uit te halen. Het geheime Germaanse wapen heet Porsche Cayenne Turbo GT, een 640 pk sterke versie van de Cayenne Coupé waarmee de illustere GT-afdeling van Porsche zich heeft bemoeid. Ja, cijfermatig is hij minder sterk dan de Urus. De Turbo GT kent het terrein echter beter en dankzij de verlaagde luchtvering, negatievere wielvlucht op de voorwielen, aangescherpte vierwielbesturing en actieve stabilisatoren en speciaal voor de Turbo GT ontwikkelde Pirelli P Zero Corsa-banden brengt de snelste der Cayennes in een ander bebost Duits gebied wederom een nederlaag toe aan de zuidelijke grootmacht. Met een tijd van 7:38.925 is het de snelste SUV ooit op de Nürburgring.

ONWEER OP AFSTAND

Zo liggen de feiten als we op een koude herfstdag het beste van Lamborghini en Porsche samenbrengen. Toch is het niet de gloednieuwe Cayenne Turbo GT die het voorstellingsvermogen van omstanders het meeste prikkelt. Nee, zoals Romeinse legioenen uit het verleden reist ook met de Lamborghini Urus permanent een gezelschap van aanhangers mee. Vooral op jongere autoliefhebbers heeft de Lambo een bijna hypnotiserende werking, die colonnes fietsers in een kettingbotsing doet belanden, ogen doet uitpuilen en nekspieren doet verrekken. Vaak staan de camera's al in de aanslag. De komst van een Urus gaat immers nooit onopgemerkt. Roffelend, knallend en brullend doet de 4,0-liter biturbo-V8 met veel gevoel voor dramatiek zijn werk. In 'Corsa' galmt het geluid door de bossen van de Veluwe met een volume dat het innerlijke kind doet giechelen van geluk. Bij gas los vuren de vier uitlaatpijpen salvo's af en wie niet snel genoeg opschakelt in 'Manual' laat de V8 genadeloos in de begrenzer knallen. Hadden de Romeinen over dergelijke vuurkracht kunnen beschikken, dan was Germania lang geleden al onderworpen. De Urus is dan ook verwoestend snel. Het is niet eens zozeer de 0-100-tijd, die met 3,6 seconden overigens indrukwekkend genoeg is, maar vooral de 100-200-tijd die indruk maakt. In het middengebied voelt de dubbel geblazen V8 alsof er geen einde komt aan zijn trekkracht, wat met 850 Nm ook niet ver bezijden de waarheid is, trouwens. De achtrups automaat deelt bij het opschakelen klappen uit alsof hij zich als een Romeinse veldheer probeert van het leven te



beroven. Meer dan veel andere auto's in het genre maakt de Urus van versnellen een bijna tastbare vorm van kunst. In verhouding klinkt dezelfde 4,0-liter V8 met twee turbo's in de neus van de Cayenne als een op afstand razende onweersbui. Dreigend, rommelend en vervuld van doelmatige daadkracht en toch minder intens en dramatisch. Dat laat onverlet dat ook de Cayenne Turbo GT ongeloofwaardig hard kan versnellen. Hoewel de eveneens identieke achtrups automaat minder harde klappen uitdeelt, reageert deze bovendien sneller op de flippers dan in de Urus. Vreemd genoeg is het de Porsche en niet de Urus die altijd zelf het initiatief overneemt bij kickdown of het bereiken van de toerenbegrenzer. Kennelijk is alles geoorloofd in het kader van efficiëntie. Het werkt in ieder geval wel. Ondanks een klein vermogensnadeel zit de Porsche zelfs nog drie tienden sneller op de 100 en ruim een halve tel eerder op de 200.

VOEL IN DE FLANK

Wat het meeste blijft, meer nog dan de prestaties in rechte lijn, zijn de bochten. Of eigenlijk de manier waarop 2.200 kilo aan Cayenne ze verslindt. De combinatie van actieve-rijhulpsystemen en het negatieve camber op de vooras leidt ertoe dat de Turbo GT onvoorstelbaar fanatiek de binnenkant van een bocht zoekt en vervolgens vasthoudt. Insturen gaat onmiddellijk en omdat het vierwielaandrijvingssysteem van Porsche meer kracht naar de achterwielen kan sturen dan dat van de Urus, blijft het buitenste achterwiel dankzij een actief sperdifferentieel de hele bocht lang meedrukken. Met een dergelijk zware V8 op de voorwielen moet de Cayenne op enig moment onderstuur vertonen, toch? Maar hoe je het ook forceert, het gebeurt simpelweg niet. Tenzij je veel te hard een krappe bocht ingaat. Of als het nat is, want de P Zero Corsa-banden zijn pas op hun best als er wat temperatuur in zit. Lukt dat, dan doet de Cayenne dingen die de grenzen van het geloofwaardige grof overschrijden. Zelfs een gecontroleerde vierwieldrift lukt op afroep. Het voelt in weerwil van de enorme massa bovendien zelden intimiderend, omdat zowel de besturing als het rempedaal glashelder communiceert wat er gebeurt en hoeveel verder je nog kunt. Met zijn wendbaarheid manoeuvreert de Porsche zich in een positie om zijn tegenstander vol in de flank te kunnen treffen. Dat het comfort allesbehalve soeverein is, vonden ze



Zoals bij Romeinse legioenen uit het verleden reist ook met de Lamborghini Urus permanent een gezelschap van aanhangers mee



Meer dan andere auto's maakt de Urus van versnellen een bijna tastbare vorm van kunst



1 De neus komt zó ver omhoog dat het bijna komisch is, ware het niet dat het zo verziekend hard gaat.
 2 Mooie stiksels en ook hier veel alcantara.
 3 Ongelooflijk hoeveel geweld er soms uit de uitlaten komt. 4 Geef toe, dit wil je zien als je in je auto zit, toch? 5 De Cayenne Coupé heeft de naam, de Urus de coupé-ruitjes. 6 Eigenlijk is alleen de plastic kap met daarop de ontstekingsvolgorde Italiaans.
 7 Fraaie Bang & Olufsen-speakers op het dashboard.
 8 De Ego-stand biedt relatief weinig keuzevrijheid.
 9 De stoelen zitten goed, al geven die in de Cayenne meer ondersteuning. 10 Starten is al een feestje.





bij Porsche kennelijk geoorloofd, zeker in 'Sport Plus' komt elke oneffenheid door. In verhouding voelt de Urus veel meer aan zoals een Romeins legioen: het werkt als alles volgens een strak strijdplan verloopt. Dan werkt de Lamborghini echter ook verwoestend effectief. Hoewel veel onderdelen hetzelfde zijn als in de Cayenne, maakt de afstelling een enorm verschil. De keramische remmen zijn sterker bekrachtigd, de besturing is lichter en gevoellozer, de voorwielen staan onder een minder grote negatieve hoek en het middendifferentieel stuurt eerder en meer kracht naar de voorwielen. Dat zorgt ervoor dat de neus minder vinnig aanvoelt. Waar de Cayenne het beste werkt als je hem een bocht in gooit, is het in de Urus het effectiefst om helemaal af te remmen, de zwaarder aanvoelende neus in een keer de goede kant op te zetten en dan die 650 pk via het vierwielaandrijvingsysteem maximaal te laten renderen. De Urus kan veel, mits het op zijn manier gaat. Ironisch genoeg voelt het onderstel van de Urus daardoor meer ontspannen, minder heftig en wild aan dan dat van zijn Germaanse tegenstander.

BELEVING VOOR DE ZINTUIGEN

De Lamborghini is ook minder wild dan je op basis van zijn uiterlijk zou vermoeden. Want waar je ook kijkt: de Urus is een bijzondere machine om te zien, ook van binnen. Details als de met een klepje afgedekte startknop, het alcantara stuur en het simpele feit dat er 'Lamborghini' op het dashboard staat, maken de Urus tot een beleving voor de zintuigen. Alleen erin zitten is al bijzonder. Dat de auto veel Audi-DNA bevat, zichtbaar aan bijvoorbeeld het dubbele touchscreen en diverse knoppen in het interieur, doet niet ter zake. Een goede Romein was ook niet per definitie puur Italiaans. Evenwel weet de Porsche zijn afkomst beter te verhullen. Slechts een paar details verraden hem, zoals de vloermatten en het paneel voor de airco achterin. Verder is de Cayenne een raszuivere Porsche, met een eigen klokkenwinkel, stoelen, middenconsole en schakelmateriaal dat nergens anders in het concern voorkomt. Ondanks die uniciteit voelt de auto minder bijzonder aan. In tegenstelling tot de Urus bestaan er van deze Cayenne immers ook minder uitbundige uitvoeringen, die er wel grotendeels hetzelfde uitzien. Een familienaam doet veel, in sommige gevallen zelfs meer dan de eigen prestaties. Dat bewijst deze veldslag wel. Wat Porsche met de Cayenne heeft gedaan, verdient respect, zelfs als het concept van zo'n auto je niet aanstaat. De magie van een Lamborghini is echter een ontastbaar, maar zeer gewild goed. De slag betekent daarom ook niet het einde van het rijk, maar wel dat er behoefte kan ontstaan aan Romeinse vergeldingsacties. We kunnen niet wachten. **M**

	LAMBORGHINI URUS	PORSCHE CAYENNE TURBO GT
MOTOR	U8, 2 turbo's	U8, 2 turbo's
CILINDERINHOUD	4.996 cc	4.996 cc
MAX. VERMOGEN	478 kW/650 pk bij 6.000 tpm	471 kW/640 pk bij 6.000 tpm
MAX. KOPPEL	850 Nm bij 2.250-4.500 tpm	850 Nm bij 2.300-4.500 tpm
AANDRIJVING	vier wielen	vier wielen
VERSNELLINGEN	8, automaat	8, automaat
AFMETINGEN (L/B/H)	5,11/2,02/1,64 m	4,94/2,00/1,64 m
WIELBASIS	3,00 m	2,90 m
GEWICHT (LEEG)	2.172 kilo	2.220 kilo
VANAFPRIJS	€ 310.304	€ 276.500
PRIJS TESTAUTO	€ 363.217	€ 293.695
TOPSNELHEID	305 km/h	300 km/h
0-100 KM/H	3,6 s	3,3 s
0-100 KM/H	12,8 s	12,2 s
BANDEN	Pirelli P Zero	Pirelli P Zero
BANDENMAAT	u: 285/35R23, a: 325/30R23	u: 285/35ZR22, a: 315/30ZR22
VERBRUIK GEM.	12,7 l/100 km	14,1 l/100 km
UITSTOOT CO₂	325 g/km	319 g/km

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



LAMBORGHINI URUS

Prijs per pk: € 477,39
Gewicht per pk: 3,3 kilo

- Waanzinnig geluid
- Uiterlijk
- Iets comfortabeler voor alledag
- Onderstel eendimensionaler
- Je moet van aandacht houden

PORSCHE CAYENNE TURBO GT

Prijs per pk: € 432,03
Gewicht per pk: 3,5 kilo

- Machtige achtcilinder
- Superscherp onderstel
- Fijne besturing
- Niet comfortabel
- Twijfelachtig uiterlijk



turbo GT

FRUJA'S

CHARME OFFENSIEF

Na de overname van Glas door BMW in 1966 probeert huisstijlist Pietro Frua zaken te doen met de nieuwe eigenaren. Zijn eigen interpretatie van de grote V8 Coupé wordt echter afgeschoten want de fabrikant uit München heeft dan allang andere plannen.



Tekst Robert Tomitzi, Stefan Dierkes • Fotografie AutoBild Klassik • Vertaling Albert-Jan Cornelissen



Klassiek: Frue's creatie was een typisch kind van de jaren 60 met zijn lange neus en schuin aflopende achterzijde met spoilerrand.



1

et leven van studiemodellen is over het algemeen voorbestemd. Ze worden met de hand gebouwd nadat de designers hun werk hebben voltooid en zijn vaak niet eens in staat om zich op eigen kracht voort te bewegen. Na het fabricageproces

worden de dure unicums met de grootst mogelijke voorzichtigheid naar autoshow's getransporteerd en daar met veel bombarie aan het verraste publiek getoond. Daarna verdwijnen ze in de kelders van de autofabrikanten of designhuizen, waarna het na een paar jaar zomaar kan gebeuren dat ze vanwege ruimtegebrek in de shredder belanden. De door Pietro Frua ontworpen BMW Glas 3000 V8 was een ander lot beschoren, dat veel sporen onder de fraaie carrosserie van deze one-off heeft achtergelaten. Het nog jonge bedrijf Hans Glas GmbH uit Dingolfing zoekt eind jaren 50 een weg uit het kleiner wordende dwergauto-segment en neemt daarom zijn toevlucht tot de hogere segmenten. De in Turijn gevestigde designstudio Pietro Frua krijgt de opdracht om een middenklasse-sedan, een sportwagen en een luxe coupé vorm te geven. De corpulente *carrozziere* ontwerpt niet alleen auto's, hij construeert ze ook en laat ze bouwen bij Italiaanse onderaannemers. Bij elke sportwagenkoets die bij Maggiora wordt gebouwd, verdient Frua een leuk bedrag.

Door hoge productiekosten en een te hectische introductie van nieuwe modellen raakt Glas in 1966 in de financiële problemen. BMW springt graag in de bres en koopt voor het bescheiden bedrag van tien miljoen Duitse mark de ambitieuze concurrent, die zijn hoofdkantoor in de buurt van München heeft. Het duurt niet lang voordat BMW-hoofdinkoper Karl Monz het aantal bestelde Glas-carrosserieën flink terugschroeft. In februari 1967 neemt hij het besluit om nog maar 800 in plaats van 2.000 exemplaren van de V8 Coupé te laten produceren.

SNEL EN EFFICIËNT

Daardoor lopen de inkomsten bij Frua natuurlijk flink terug. In een poging om weer zaken te gaan doen met de nieuwe eigenaren van Glas ontwerpt, ontwikkelt en bouwt hij als



2

een soort charmeoffensief een opvolger voor de V8 Coupé, op een manier zoals hij dat altijd doet: snel en efficiënt, met maar een beperkt aantal medewerkers.

In zijn kleine studio zit hij zelf achter de tekentafel. Hij ontwerpt er studiemodellen, die hij vervolgens tot in detail uitwerkt. Hij maakt technische tekeningen op ware grootte en op basis daarvan worden er weer volgens de klassieke bouwwijze 1:1-modellen met een houten geraamte geproduceerd. Deze dienen als 'ruggengraat' bij de fabricage van carrosseriedelen. Bijna altijd zet Frua prototypen op de wielen, zodat er ook daadwerkelijk mee kan worden gereden. Dat is ook het geval bij de BMW Glas 3000 V8 Fastback-Coupé.

Tijdens de IAA-autoshow in september 1967 onthult Frua het studiemodel, niet ver verwijderd van de stand van BMW. Redacteur Max Fehlmann van het Zwitserse automagazine *Automobil Revue* merkt het volgende op: "Pietro Frua heeft bij het ontwerpen van de kleinere Glas-modellen nog enige terughoudendheid betracht, maar bij de grote en luxe drie-liter V8 heeft hij de teugels laten vieren. Een lage, brede

voorkant, een lage heuplijn, grote ramen en binnenin vier zitplaatsen en een acceptabele bagageruimte."

1 Bijna productie-rijp: uitklapramen en ventilatiesleuven voor het interieur. Frua's studiemodel is geen half afgebouwd prototype, maar is tot in detail netjes afgewerkt. 2 Het dashboard neemt Frua over van het Glas 3000-productiemodel. Een fraaier dashboard was ook nauwelijks mogelijk geweest. 3 Voor de achterlichten deed Frua een greep in het Fiat-magazijn: ze stammen van de 124 Coupé uit de eerste serie. 4 Frua toont zijn studiemodel in 1967 op de IAA, niet ver van de stand van BMW.



3



4



1 De Glas 3000 V8 (boven) wordt nog kortstondig onder de vlag van BMW verkocht, maar de productie wordt in 1968 stopgezet ten gunste van de BMW E9 Coupé. 2 De achterraut wordt omlijst door een dun metalen frame. Details als de sluitbeugels maken duidelijk dat dit een unicum is.

Het ontwerp vertoont sterke gelijkenissen met de eveneens door Frua ontworpen Monteverdi 375 S High Speed en de AC 428 Coupé, maar dan zonder de grote spoorbreedte van die bolides. De al met al heel harmonieus vormgegeven carrosserie met schuin aflopende achterzijde is elf centimeter breder dan de productieversie. Met zijn grote overhang voor en achter lijkt zijn jas bijna te groot te zijn voor het onderstel, dat van de Glas 1700 sedan stamt.

BOZE BLIK

Een opvallend detail zijn de dubbele koplampen, die wat verscholen zitten onder de bovenste rand van de motorkap. Afhankelijk van de kijkhoek lijkt hij daardoor wat agressief naar de buitenwereld te loeren, met samengeknepen oogleden. Vele jaren later is dit designkenmerk als 'boze blik' te vinden op tal van BMW-modellen en getunede auto's. In het luchtig vormgegeven interieur zijn zeven wonder-schone ronde meters uit productiemodellen van Glas te vinden, net als luxe snuffjes als leren bekleding en elektrisch bediende ramen. De draaibare driehoekige ramen in de deuren en de kleine uitklapraampjes aan de achterzijde zorgen voor voldoende frisse lucht aan boord.

De techniek neemt Frua over van de coupé uit de serie-



productie. BMW heeft de V8, waarvan de cilinderinhoud werd vergroot van aanvankelijk 2,6 naar 3,0 liter, als 'BMW Glas 3000 V8' opgenomen in zijn modellengamma. De door motorenontwikkelaar Leonhard Ischinger ontwikkelde krachtbron neemt tal van onderdelen van de viercilinder van Glas over en heeft per cilinderbank één bovenliggende nokkenas, die wordt aangedreven door een distributieriem. Een technische bijzonderheid: elk van de drie dubbele Solex-carburateurs voorziet acht hemisferische verbrandingsruimtes van brandstof. Bij alle vier de wielen zijn schijfremmen te vinden. Op de De Dion-as zijn ze op vergelijkbare wijze als bij de Jaguar E-type aan de binnenzijde gemonteerd. In technisch opzicht is de grote Glas-coupé dus helemaal bij de tijd, maar hij is nog niet uitgerijpt.

IN DE STARTBLOKKEN

De hoge heren in München tonen echter weinig interesse om de Frua Coupé in het modellengamma op te nemen. Of BMW's hoofdontwerper Wilhelm Hofmeister zich daar ook mee heeft bemoeid, is niet bekend. De hoofdreden voor de weifelende reactie is zonder twijfel het feit geweest dat bij BMW al in 1967 de intern als E9 aangeduide 2800 CS in de startblokken staat. Dat is eveneens een vierzits coupé voor mensen die een luxe en tegelijkertijd sportieve coupé willen, hoewel de BMW 'slechts' over een zescilinder beschikt. Bovendien is dan al het besluit genomen om de productie van het modellengamma van Glas stukje bij beetje stop te zetten en in de Glas-fabriek te Dingolfing voortaan motoren en modellen van BMW te produceren. De fabrikant uit München doet Frua echter wel de toezegging technische componenten te leveren als de carrosseriebouwer besluit in eigen beheer een kleine serie te gaan bouwen. Frua toont zijn studiemodel nog aan de wereld tijdens auto-shows in Genève, Parijs en Barcelona, in 1971 verkoopt hij de

BMW GLAS 3000 V8 FRUA (1967)

MOTOR	V8, in lengte voorin, twee bovenliggende nokkenassen, aangedreven door een distributieriem, twee kleppen per cilinder, drie dubbele carburateurs (Solex)
CILINDERINHOUD	2.982 cc
MAX. VERMOGEN	118 kW/160 pk bij 5.100 tpm
MAX. KOPPEL	235 Nm bij 3.400 tpm
AANTAL VERSNELLINGEN	4, handgeschakeld
AANDRIJVING	achterwielen
AFMETINGEN (L/B/H)	4,62/1,86/1,32 m
LEEGGEWICHT	1.350 kg
0-100 KM/H	10,0 s
TOPSNELHEID	195 km/h
GEM. VERBRUIK	ca. 16,0 l/100 km (1:6,3)

Alle gegevens volgens fabrieksopgave





PIETRO FRUA (1913-1983) CREATIEVE EINZELGÄNGER

Pietro Frua, geboren in Turijn in 1913, volgde een opleiding tot tekenaar in de carrosserie-fabriek Stabilimenti Farina in Turijn. In 1935 werd hij benoemd tot hoofd van het technische bureau van de carrosserieafdeling. Na een geschil verliet hij het bedrijf in 1939. Vanaf 1940 werkte hij in de carrosseriefabriek van Officine Viberti, die carrosserieën voor bedrijfswagens produceerde, waarna hij eind 1941 zijn eigen bedrijf oprichtte. In 1944 richtte Frua zijn eigen carrozzeria op en kreeg hij zijn eerste erkenning met de productie van carrosseriedelen voor de Maserati A6G. In september 1957 verkocht Frua zijn bedrijf aan Carrozzeria Ghia in Turijn, dat hem in ruil daarvoor benoemde tot hoofd van de designafdeling. Als gevolg van een geschil over wie nu eigenlijk de rechten had op het ontwerp van de Renault Floride, verliet hij Ghia weer. Hij begon in 1959 voor zichzelf als designconsultant bij Studio Tecnico Pietro Frua. In de jaren 60 ontwierp hij verschillende modellen voor de Duitse firma Glas. Frua stierf in 1983 op 70-jarige leeftijd. Een overzicht van 'zijn' auto's is te vinden op pietro-frua.de.



auto aan de Spaanse BMW-importeur in Andalusië. In tegenstelling tot in de meeste andere Europese landen kun je in Spanje een prototype als de Frua-coupé zonder al te veel gedoe op kenteken zetten.

Twintig jaar later duikt de auto weer op in een verkoopadvertentie. Het unicum, dat inmiddels wit is gespoten, heeft volgens de advertentie inmiddels 30.000 kilometer op de teller staan. Tot 2013 wisselt de auto, die inmiddels niet al te fris meer oogt, nog een paar keer van eigenaar. De fastbackcoupé is nu weer teruggebracht naar zijn oorspronkelijke staat, met een grijsblauwe lak en reebruin leer in het interieur. Blijkbaar hebben de eigenaren in Spanje deze unieke auto niet gespaard. De eerste restauratie brengt tal van problemen aan het licht, waaronder aanrijdingsschade aan de voorzijde. Tussen de laklagen is veel plamuur te zien.

OKSELFRIJS

De huidige eigenaar Helmut Gassmann liet alle schades herstellen, waardoor het studiemodel vandaag de dag weer net zo okselfris oogt als in 1967 bij zijn première. Als je het portier opent en plaatsneemt, zie je direct met hoeveel vak-



2

manschap indertijd bij Frua auto's werden gebouwd. Alles is netjes afgewerkt en er zijn maar enkele details die duidelijk maken dat deze auto een unicum is dat met de hand werd gebouwd. De carrosserie maakt een solide indruk en biedt de inzittenden veel overzicht door de grote glasoppervlakken. Bij het starten wordt direct het typerende rijgevoel van een GT uit de jaren 60 opgewekt. De drieliter V8 is bij lage toerentallen niet bijster soepel, dus je moet hem wel een beetje op toeren houden. Daar staat tegenover dat hij er met zijn drie dubbele carburateurs zo muzikaal op los trompettert dat het lijkt alsof niet alleen de carrosserie, maar de gehele auto uit Italië stamt. Ook de windgeluiden doen via de kieren rond de deuren een duit in het zakje. Mensen die deze auto voorbij zien komen, kijken het design-meesterwerk met een vragende blik na. Ze hebben geen idee wat voor auto dit is.

Frua bouwde nog tot halverwege de jaren 70 studiemodellen op BMW-basis en doet zijn uiterste best om een voet tussen de deur te krijgen bij het hoofdkantoor van het merk. Het blijft echter bij een paar kleine opdrachten, zoals lichte facelifts van modellen. Na een productief leven overlijdt de Italiaanse autocreateur in 1983. Hij heeft dan meer dan 200 auto-ontwerpen op zijn naam staan. Hij heeft nooit de tijd gevonden om een gezin te stichten. Vijf dagen voor zijn overlijden trouwt hij nog snel met zijn trouwe assistente en zielsverwant Teresa 'Gina' Bussolini. Vervolgens moet de wereld nog heel lang wachten op de komst van een topklasse-BMW-coupé met achtcilindermotor. Pas in 1993 verschijnt de 840 ten tonele. **M**

1 De voorzijde met de agressieve uitstraling geldt als voorbode van de 'boze blik' die decennia later bij de modellen van BMW populair werd. 2 Een tweede poging: met de 2800 CS, een fastbackcoupé op E9-basis, probeert Frua in 1969 nog eenmaal binnen te komen bij BMW, maar opnieuw tevergeefs. 3 De V8-motor van Glas werd gecreëerd door twee viercilinders samen te voegen. De cilinderinhoud werd in 1967 vergroot van 2,6 naar 3,0 liter.




3

HISTORISCHE
GROND

FORD GT IN
REIMS-GUEUX





Verloren circuits; wie ook maar een beetje
autosporthistorisch besef heeft, smult ervan om ze op te
sporen en waar mogelijk na te rijden. Wellicht de meest
aansprekende ruïne ter wereld vind je in Reims. Wij reden
erheen met een straatracer pur sang: de Ford GT.

IN HET SPOOR VAN JO SCHLESSER EN GUY LIGIER

Tekst Sandor van Es • Fotografie Maurice Volmeyer





De GT is nog steeds een machine waarmee je actuele Ferrari's, Lamborghini's en McLaren's nerveus maakt

Het verweerde beton

schudt op zijn grondvesten wanneer we voorbij razen. Het keiharde gebrul van de 3.5-V6, met een monotone, metaalachtige ondertoon die pure racegenen verraaft, weergalmt tussen de bouwvallige hoofdtribune en de pits. Het is een magisch gezicht hoe het platte, brede silhouet tussen de gebouwen door flitst, met een blauwtint die prachtig contrasteert. Een combinatie van rauwe kracht en onvervalste nostalgie, dat is wat de Ford GT uitstraalt in dit decor.

We bevinden ons op het oude circuit van Reims-Gueux, historische racegrond die stamt uit een periode dat er nog wel veelvuldig op stratenparcoursen werd gereden, maar dat de groeiende populariteit van de autosport langzaam maar zeker betere voorzieningen vereiste. Aldus zagen tussen grofweg de jaren 30 en 60 van de vorige eeuw diverse semi-permanente omlopen het levenslicht. Deze bestonden nog steeds voor een groot deel uit openbare wegen, maar hadden wel vaste pitgebouwen en tribunes. Het gros daarvan is in de loop der tijd weer gesloopt, op een aantal monumenten na. Zo zijn bij de voormalige Solitudering (Stuttgart) en Avus (Berlijn) de wedstrijdtorens overeind gebleven en vind je bij het Zuid-Franse Saint-Gaudens een indrukwekkend, tegen een heuvel aangeplakt stuk tribune van Circuit du Comminges. Dichter bij huis waan je je in het Belgische Chimay en Mettet nog in oude racesferen, al zijn die restanten jonger.

DE TIJD VOORUIT

Geen van deze plekken kan echter tippen aan de grandeur van de overblijfselen in Reims. Op zich geen wonder als je weet dat dit een circuit van internationale naam en faam was, waar tussen 1932 en 1966 maar liefst zestien keer de Grand Prix van Frankrijk is verreden en waar legendes als Tazio Nuvolari, Alberto Ascari, Juan Manuel Fangio, Jim Clark, Stirling Moss en Jackie Stewart triomfen vierden. Dat er evengoed nog zoveel bewaard is gebleven van een omloop waar een halve eeuw geleden voor het laatst is geracet, is de verdienste van Les amis du Circuit de Gueux (zie kader), een stichting die zich inzet voor restauratie en behoud van het erfgoed. Het resultaat is zichtbaar als je westwaarts rijdend vanaf Reims de D27 opdraait richting Gueux. Van verre zie je de ruïnes al staan, als een surrealistisch, vergeten filmdecor. Links liggen de hoofdtribunes, rechts het direct aan de weg liggende pitcomplex. Van een door een muur afgescheiden pitstraat had men nog niet gehoord. Evengoed is er net voldoende ruimte om veilig langs de departementale weg te parkeren, om zo rustig een kijkje te kunnen nemen bij en in de pitgebouwen, weg te dromen naar de tijden van weleer. Als je bedenkt dat het gros van wat je ziet reeds tussen 1928 en 1932 is gebouwd (het circuit zelf werd in 1926 voor het eerst gebruikt), kun je je wellicht voorstellen dat de voorzieningen in Reims-Gueux hun tijd ver vooruit waren, met onder meer cafés, restaurants, diverse vip-voorzieningen, een speciale perstribune (links naast de *grand stands*) en een groot, draaibaar bord dat de stand in de wedstrijd aangaf. De benzine werd opgeslagen in een unieke installatie van zes meter hoog, met twee tanks waarin maar liefst 24.000 liter kon. Ook was er een transformator met een vermogen van 15.000 KVA op het terrein, niet in de laatste plaats om de boel te kunnen verlichten tijdens enduranceraces.

DE 12 UUR VAN REIMS

Daarmee komen we tot de reden waarom we met deze Ford GT naar Reims zijn gereden, buiten dat het een fijne roadtrip is in een auto die



LAT/Motorsport Images

De Ford GT40 van Schlesser/Ligier in 1967 (boven) versus de actuele Ford GT 35 jaar later (rechts).

we niet dagelijks tot onze beschikking hebben. Sterker nog, het is na de introductie in 2017 de eerste (en waarschijnlijk laatste) keer dat de Nederlandse importeur een exemplaar beschikbaar heeft voor de vaderlandse pers. Dat vraagt om een passende verhaalinsteek, die we in de Champagnestreek hebben gevonden.

Naast de Grands Prix was Reims fameus vanwege de 12-uursraces die er in de jaren 50 en 60 werden georganiseerd, sportscarwedstrijden die in aanzien nauwelijks onderdeden voor Le Mans. Op 24 en 25 juni 1967 werd, zo zou achteraf blijken, de 12 Heures Internationales de Reims voor het laatst verreden. Op de inschrijflijst stonden, naast een contingent Ferrari's, Porsches, Lola's en Alpines, liefst zes Fords GT40. We proberen ons voor te stellen hoe hier op zaterdag om middernacht 34 furieus brullende racemachines van start gingen, bestuurd door grote namen als Hans Herrmann, Vic Elford, Gérard Larrousse, Henri Pescarolo, John Surtees, Denny Hulme, Richard Attwood, Nino Vaccarella en Patrick Depailler. Het moet een geweldig schouwspel zijn geweest voor de tienduizenden toeschouwers die de tribunes bevolkten, dat is zeker; we krijgen haast kippenvel bij alleen al de gedachte hoe het veld de eerste bocht in dook, de Courbe de Gueux. Deze razendsnelle rechter was in 1952 aangelegd om het gelijknamige dorp, waar eerder het eerste keerpunt van de driehoeksvormige baan was, te omzeilen. Tegenwoordig ligt er een rotonde. Neem direct de eerste afslag om de loop van het voormalige circuit te volgen, over de D26. Via wederom een snelle bocht naar rechts ging het vervolgens richting N31. Althans, tot en met 1952. Het jaar erna werd er een splinternieuw been aan de driehoek geplakt, dat flauw naar links afboog naar het dorpje Muizon alvorens scherp rechtsaf dezelfde N31 op te draaien, maar dan een stuk westelijker. De *back straight* werd daarmee dik een kilometer langer.

SNELHEID IS ALLES

Deze bloedsnelle extensie (het bracht de totale lengte van Reims-Gueux op 8,302 kilometer) liep dwars door het glooiende akkerland en was speciaal aangelegd om de gemiddelde snelheid omhoog te brengen, iets waarmee de circuits elkaar destijds de ogen probeerden uit te steken. Ga waar de D26 naar rechts afbuigt links een doodlopende weg in en je zit op Bretelle Nord, zoals het nieuwe gedeelte in 1953 werd genoemd. Anno 2021 is het een weg die alleen nog door boeren wordt gebruikt, want de aansluiting op de N31 bij Muizon is verdwenen. In de wijde omgeving is echter geen tractor te bekennen, dus kunnen we het verlaten stuk asfalt benutten om de derde generatie van de Ford GT (zie kader 'Le Mans') eens lekker op zijn staart te trappen, om er hernieuwd



DE VRIENDEN VAN GUEUX



Zonder Les amis du Circuit de Gueux zouden het pitcomplex en de hoofdtribunes een kleine twee decennia geleden onverbiddelijk zijn gesloopt. Een aantal projectontwikkelaars had het terrein op het oog voor de aanleg van een villawijk, maar daar is door deze stichting een stokje voor gestoken. Met steun van de burgemeester van Gueux, het nabijgelegen dorp waartoe de grond hoort, en diverse donateurs hebben de vrijwilligers het verval van de ruïnes zo goed en zo kwaad mogelijk een halt toegeroepen. Daarna zijn ze de gebouwen stukje bij beetje gaan opknappen, een proces dat anno 2021 nog steeds volop bezig is. Eerst is de structuur van het pitgebouw waar nodig met metselwerk verstevigd, zodat het voor passanten veilig is

te betreden. Zelfs de drie etages waar zich vipruimtes en een restaurant bevonden, zijn probleemloos te beklimmen. De tweede stap was om het beton van een nieuwe verlaag te voorzien, inclusief het kleurrijke palet aan reclame-uitingen. Dat stuitte op de nodige commentaren, omdat hiermee afbreuk zou worden gedaan aan het museale karakter. Alsof je een Van Gogh opnieuw inkleurt. Niettemin werd de kwast ter hand genomen, maar gelukkig voor de nostalgici is na jarenlange blootstelling aan de elementen de vintage-uitstraling weer terug. Recentere projecten zijn het opgeknapte voormalige kantoor van de Automobile Club de Champagne en het tijdwaarnemingshuis (Pavillon André Lambert) aan het begin van de pitstraat. Ook één van de baanposthuisjes, de

benzinetoren en het skelet van het grote rondebord zijn van de ondergang gered. Een speciale vermelding verdient het in prachtig mozaïek uitgevoerde logo van BP bij het sponsorpaviljoen van het merk; de vrienden van Gueux zijn ruim twee jaar bezig geweest om de talloze steentjes opnieuw te leggen. De volgende uitdaging wordt het redden van de hoofdtribune, want al is er het nodige schilderwerk gedaan, het instortingsgevaar neemt serieuze vormen aan. De opgangen zijn met hekken afgesloten voor toeristen en voorzien van bordjes met 'interdit'. Dat onze fotograaf er met het nodige klimwerk toch op komt, levert subiet een waarschuwing op van een passerende politieagent. Gelukkig heeft hij de foto dan al gemaakt. amis-du-circuit-de-gueux.fr

FORD GT

MOTOR	U6, twee turbo's
INHOUD	5.950 cc
MAX. VERMOGEN	476 kW/647 pk bij 6.250 tpm
MAX. KOPPEL	746 Nm bij 5.900 tpm
AANDRIJVING	achterwielen
VERSNELLINGEN	7, automaat met dubb. kopp.
AFMETINGEN (L X B X H)	4,76 x 2,24 x 1,11 m
WIELBASIS	2,71 m
GEWICHT	1.385 kg
0-100 KM/H	circa 3,0 s
TOPSNELHEID	348 km/h

Alle gegevens volgens fabrieksopgave





*Deze Ford is gebouwd
om te presteren, niet om
zijn bestuurder met enig
comfort te behagen*



kennis mee te maken. Vier jaar na zijn (dynamische) introductie is het nog steeds een machine waarmee je actuele Ferrari's, Lamborghini's en McLarens nerveus maakt, ook al moet de GT het doen met 'slechts' een V6 EcoBoost in plaats van een dikke acht- of tiencilinder. Dat achtervoegsel is overigens behoorlijk misplaatst, we staan zo'n beetje elke 300 kilometer aan de benzinepomp om er een kleine 50 liter in te mikken. Uiteraard bijzaak voor iemand die een slordige acht ton voor de Ford GT heeft neergelegd, want dat kost hij naar verluidt tegenwoordig. Er zijn nog enkele van de 1.350 productieplekken over, dus sla je slag ...

GEGNIFFEL IN DETROIT

Maar goed, een V6 dus. Die doet met 647 pk en 746 Nm totaal geen afbreuk aan het supercar-karakter. Integendeel, het opgefokte blok is maar voor één ding gemaakt: zo soepel mogelijk de hoek uit accelereren om vervolgens aan het eind van het rechte stuk van Reims of Le Mans een zo hoog mogelijk topsnelheid te realiseren. In de stand 'V-max', te selecteren met een verticale draaiknop onder de rechterduim, is dat in theorie 347 km/h. Het blok blaft en gromt, de twee turbo's - voorzien van 'anti-lag' - sissen en blazen, de versnellingsbak giert en rammelt: het hoort allemaal bij een auto die eerst en vooral is ontworpen voor racelij en vervolgens met minimale aanpassingen geschikt is gemaakt voor de straat. De motor ligt zo'n beetje tégen je rug; geef gas en het geweld gaat letterlijk door merg en been. Dat het toerenbereik relatief beperkt is, maakt in die zin niet uit dat acceleratie zo goed als lineair verloopt en dat je daardoor naar adem blijft happen tot de maximale 7000 tpm is bereikt.

Heen en weer rijdend over Bretelle Nord en door de Courbe Annie Bousquet, vernoemd naar de vrouwelijke coureur die hier in 1956 om het leven kwam toen ze over de kop sloeg in haar Porsche 550 Spyder, komt de Ford GT steeds meer in zijn element. Wat moeten ze in Detroit hebben gegniffeld toen ze de eerste pennenstreken op papier zetten. Met zijn koolstofvezel monocoque, de middenmotor die extreem ver naar voren ligt, het ultralage zwaartepunt en de wielophanging met dubbele wishbones plus pushrods lijkt de basis van de GT eerder geschikt voor de prototypecategorie dan voor de GTE-klasse. Grip, balans en reacties zijn dan ook fenomenaal. Je kunt de auto haast de bocht om dénken.

BOCHT IN DWINGEN

Met name op hogere snelheid voelt de GT extreem stabiel, al vanaf pakweg 100 km/h - dan klappt op een zeker moment ook de grote achtervleugel uit - voel je hoe de downforce begint te werken. Het onderstel is hard of harder, maar omdat de rebound van de dempers perfect is, blijft onbalans in de koets uit. De benodigde stuurinput is over het algemeen gering. Wel moet je die in kortere bochten soms met wat dwang geven om de relatief smalle voorbanden (met de nadruk op relatief: 245 millimeter en 325 achter) goed aan het werk te zetten. De uitgekende aerodynamische vorm speelt een hoofdrol in het karakter van de Ford GT. De smalle, taps toelopende cockpit leidt de wind optimaal naar achteren, via de grote sleuven die links en rechts zijn gecreëerd tussen de motor- en wieloverkappingen. Dat er daardoor binnenin niet eens ruimte is om je zonnebril of een flesje water een plek te geven en dat je zelfs geen jas kwijt kunt achter de stoel, moet je maar voor lief nemen. Net als dat de 'kofferbak' net voldoende groot is voor een boterhamtrommel en een laptop - al wil je die daar zeker niet stallen vanwege de kokendhete Akrapovic-uitlaat die eronder zit. Tja, de Ford GT is gebouwd om te presteren, niet om zijn bestuurder met enig comfort te behagen.



LAT/Motorsport Images

Er stonden maar liefst vier Fords GT40 aan de start van de 12 Heures Internationales de Reims 1967.



- 1 Op de klimaatregeling na zitten alle bedienings-elementen op het stuur.
- 2 Hier zat een chic restaurant, waar je achter met linnen gedekte tafels de actie kon volgen.
- 3 De tribunes staan op instorten en zijn verboden te betreden.
- 4 Mijmeren over hoe het hier ooit moet zijn geweest.



1



3



2



4

1 In zo'n beetje alles wat je kunt bedenken is koolstofvezel verwerkt.
2 Het geluid van de 647 pk sterke V6 gaat door merg en been.
3 De originele layout is een soort triangel.
4 Gezond nationalisme speelde bij dergelijke races een grote rol.
5 Na een half etmaal racen gingen Jo Schlesser en Guy Ligier als eerste over de streep.
6 Bretelle Nord, de glooiende sectie langs de akkers die in 1953 speciaal werd aangelegd.



5



6

Ach, in 1967 was het allemaal nog beduidend Spartaanser, zo stellen we ons voor wanneer we rustig terug toeren naar de D26 en daarvandaan naar de N31 rijden. Na de start van de 12-uursrace bepaalde een trio Lola-Chevrolets het tempo. Van de GT40's was het door Ford Frankrijk ingeschreven exemplaar de snelste. Het betrof een MkII, met een zevenlitermotor in plaats van de 4.7-V8 die de andere GT40's onder de kap hadden. Bestuurd door Jo Schlesser en Guy Ligier was de MkII zonder twijfel een van de favorieten voor de eindzege. Omdat het gas soms bleef hangen, moest echter een aantal vroege pitstops worden gemaakt, waardoor Schlesser/Ligier terugvielen naar de achttiende plek. Het probleem werd bovendien niet helemaal opgelost, waardoor de Franse Ford-rijders de hairpin bij Muizon met ingetrapte koppeling moesten ronden. Evengoed wisten ze gestaag naar voren te stormen, hier en daar geholpen door technische tegenslag bij de concurrentie. Toen het om half vijf in de ochtend licht werd, lag de MkII derde, achter de Lola T70 van Hulme/Gardner en de Ferrari LM van Attwood/Bianchi. Een paar uur later viel de Ferrari uit met een kapot wiellager, terwijl de leidende Lola koelingsproblemen kreeg. Aldus kwam de Ford GT40 met de startnummer 1 aan de leiding, ondanks het eerder genoemde gaspedaalprobleem en een ontbrekende derde versnelling. Niettemin wisten Schlesser en Ligier de vaart erin te houden en na een half etmaal als eerste over de streep te komen. In totaal legde het duo 2.458,26 kilometer af, dik 204 km/h gemiddeld. David Piper en Jo Siffert eindigden met hun Ferrari 375 P2 als tweede. De snelste ronde kwam op naam van Lola-piloot Paul Hawkins, die in de nachtelijke uren naar 2.10,5 raasde, 229 km/h gemiddeld. Een baanrecord dat nooit meer zou worden verbroken en illustratief is voor het hogesnelheidstheater dat Reims was.

STRAATUECHTER

Ook voor ons is de finish in zicht. We rijden op de N31 terug richting Reims en slaan bij de eerste rotonde rechtsaf. Hier lag vroeger de Virage Thillois, die met iets meer dan negentig graden terugvoerde naar start-finish. Links ligt het Restaurant la Garenne, ooit een ontmoetingsplek voor coureurs en belangstellenden. Vanaf het dakterras kon je na de lunch de wedstrijden bekijken.

Al moeten we nog terug naar Nederland, we beginnen al een beetje hartzeer te krijgen over het naderende afscheid van de Ford GT, ook al merk je aan een aantal zaken dat hij in de basis uit 2015 stamt. De transmissie met dubbele koppeling heeft niet de alertheid van Ferrari's of Porsches huidige equivalenten. De scope en instelmogelijkheden van de wagedynamische elektronica lopen ook wat achter bij de nieuwste systemen, om nog maar te zwijgen over het infotainmentsysteem. Dat doet echter helemaal niets af aan het heel, heel bijzondere gevoel dat de GT je geeft. Ford heeft de auto simpelweg zonder concessies neergezet; hardcore en agressief, als een echte straatvechter.

Voor Jo Schlesser en Guy Ligier was de overwinning het laatste succes samen. In 1968 verongelukte Schlesser tijdens de Franse Grand Prix in Rouen, toen zijn van een magnesium body voorziene Honda na een crash in een huiveringwekkende, onblusbare vuurzee veranderde. Ligier stopte subiet met racen en werd constructeur; de typenamen van al zijn raceauto's kregen de initialen van zijn in het harnas overleden vriend, tot en met de JS43 Formule 1 uit 1996 aan toe. En Reims-Gueux? Strengere veiligheidseisen en steeds hogere organisatiekosten luidden de ondergang in. Na de 12-uursrace van 1967 vonden er enkel nog wat nationale evenementen plaats, in 1972 viel het doek definitief voor de befaamde omloop. Gelukkig hebben we de herinneringen nog. Met dank aan de vrienden van Gueux. ■



Voor Jo Schlesser en Guy Ligier was de zege op Reims de laatste overwinning samen.



LE MANS: DE BESTAANSREDEN VAN DE FORD GT

Hoe passend Reims ook is voor een verhaal met de Ford GT, de auto is oorspronkelijk ontworpen voor de 24 Uur van Le Mans. De eerste generatie van de Amerikaanse supercar (1964-1969) is feitelijk een wraakobject. Dat zit zo. Na een mislukte poging om Ferrari over te nemen, waarbij hem plat gezegd een oor werd aangenaaid, zinde Henry Ford II op revanche. Het idee ontstond om de Italianen terug te pakken waar dat de meeste pijn zou doen: op Le Mans. Ferrari was in de eerste helft van de jaren 60 ongenaakbaar tijdens Les Vingt-Quatre Heures, dus richtte de industrieel uit Detroit zijn pijlen op die befaamde uithoudingsproef. Na een moeizame aanlooperperiode had Ford, met hulp van Carroll Shelby, in 1966 eindelijk een wapen dat sterk genoeg was. De Ford GT40 reed alles en iedereen naar huis op het Circuit de la Sarthe en zou dat ook de drie jaar daarop doen. De Scuderia was van de troon gestoten en Enzo voor het hoofd.

Na de tweede generatie GT (2004-2006), een feestelijk jubileumnummer ter ere van het honderdjarig bestaan van de firma, kondigde Ford halverwege het vorige decennium aan dat het vijftig jaar na de eerste, historische zege zou terugkeren op Le Mans. En dat met maar één doel: opnieuw winnen. Zo werd de cultmachine, de homologatiespecial, geboren waarmee we voor deze reportage rijden. Het mooie is, hij deed in 2016 precies waarvoor hij was geschapen. In de handen van Sébastien Bourdais, Dirk Müller en Joey Hand kwam het exemplaar met startnummer 68 als eerste over de streep in de categorie LMGTE-Pro. Opnieuw vóór Ferrari.

GRENZELOOS GENIETEN

Een GT als de Bentley Continental schreeuwt om een maiden voyage naar het buitenland. Een reisje naar plekken waar hij mag laten zien wat hij in huis heeft. De grenzen echt opzoeken dus. Maar helaas, de landsgrenzen zaten nog dicht en dus moesten we het doen met wat Nederland te bieden heeft. Dat viel niet tegen.

Tekst **Damiaan Hage** • Fotografie **Maurice Volmeyer**



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.

PROJECT
CONTINENTAL

DEEL 4:
EINDELIJK
RIJDEN

Wat doe je als je net een nieuwe Bentley Continental GT hebt opgehaald? Wat ga je doen om de auto een beetje te leren kennen en de wereld te laten wennen aan het plaatje van jou en die auto. Naar zijn geboortegrond in Engeland? Naar Zwitserland, waar het óók niet op kan? Naar Oostenrijk, om te kijken of de lakkleur Alpine Green ergens op slaat? Of voor een doosje champagne lekker naar Reims? Allerlei ideeën passeren de revue, maar de realiteit stuurt al deze plannen in de war. Want hoewel dit artikel pas aan het einde van 2021 wordt gepubliceerd, heeft de feitelijke aflevering van de auto plaatsgevonden in mei en wellicht kun je je het amper nog herinneren, maar de wereld zat op dat moment nog helemaal op slot. Je werd geacht niet-noodzakelijke reizen uit te stellen en hoewel in mijn beleving vandaag elke meter die ik rijd noodzakelijk is, is dat natuurlijk helemaal niet zo. Ik besluit daarom in Nederland te blijven, want ik weet nog wel een paar plekken waar het rijden puur genieten kan zijn.

ONTMOETINGEN

Het frisse groen van de bomen op de Betuwe kleurt mooi bij de lak van de Bentley, terwijl het toch bepaald geen stralende ochtend is. De donkere wolken drijven gestaag voorbij, maar gelukkig nog zonder neerslag van betekenis. Zou de zon hebben geschenen, dan zou in het groen van de Continental een soort gouden gloed verschijnen, maar dat geheim wordt dus nog even niet onthuld. Ik rijd over de meanderende dijk langs de Nederrijn en geniet tussen de bochten van het warme motorgeluid van

de achtcilinder. Het is een maandagochtend en het asfalt is volstrekt verlaten. Wat is er eigenlijk mooier dan een knappe auto en een lege, bochtige weg? En dat gewoon in eigen land – de gedachte dat ik liever in de Alpen was geweest verdwijnt langzaam uit mijn hoofd. Even later stop ik eventjes om op fotograaf Maurice te wachten en stopt er een Audi naast me. Ik vrees een uitbrander van een aanwonende die het maar niets vindt dat iemand op de vroege ochtend geniet van de weg. Ik ben klaar om gelaten naar een – onterechte – preek te luisteren over geluidsoverlast en dat circuits er zijn om hard te rijden, maar gelukkig gaat het gesprek direct een andere, veel prettiger kant op. Het is wel een aanwonende, met een vrijwel nieuwe Audi RS4, en hij vraagt mij het hemd van het lijf over de Bentley. Hij wil er alles van weten en heeft me uiteindelijk nog een adres gegeven van een bedrijf dat de onderstelafstemming nog verder zou kunnen perfectioneren. Voor het geval ik niet tevreden zou zijn met de standaard opzet. Kijk, dat zijn toch wel de leukere ontmoetingen met dijkbewoners.

Op de dijk voelt de Continental GT zich als een vis in het water, want hoewel hij massief oogt, is het een behoorlijk dynamische auto. Niet zo vreemd als je je realiseert dat de Porsche Panamera een groot deel van de techniek levert. Natuurlijk, comfort en luxe voeren de boventoon, maar met een toefje gas wordt het Porsche-deel wakker. De V8 met dubbele turbo's pakt heerlijk van onderuit op en roffelend trekt hij hem voort. De fijne PDK-versnellingsbak stapt geruisloos door de versnellingen heen en de auto volgt waar de bestuurder kijkt. Op deze dijk geeft het rijden plezier, op relatief lage snelheid, zonder dat je ooit in de buurt van de grenzen van de auto komt. Die zou nog bijzonder netjes voor de dag komen bij een snelle run op de Nürburgring, dus kun je je voorstellen met welk gemak hij zich hier laat sturen.

VERTELLEN

Vanuit Eck en Wiel ga ik met het pontje over naar Amerongen, waar ik even stilhoud bij het kasteel. Daar gebeurt wat me in de weken die volgen opvallend vaak gebeurt: aanspraak. De Continental kan op bewonderende blikken rekenen en omdat de auto toch het product is van mijn configuratie kan ik alle belangstellenden uitvoerig vertellen over de keuzes die ik zo zorgvuldig maakte. Zoals het navigatiescherm dat kan wegdraaien, om zo een paneel met drie klokjes te laten zien of een paneel met helemaal niets. Tenminste, dan kun je juist extra goed zien hoe zorgvuldig de tekening in het houtfineer van het ene paneel doorloopt in het andere. En hoe bijzonder dat is. Ik laat mijn handen glijden over de stoelen en vertel dat het bekleden voornamelijk handwerk is, maar dat het geborduurde logo in de hoofdsteun machinaal in 12 minuten wordt aangebracht. Een detail dat het in alle gesprekken ook altijd goed doet, zijn de subtiele koolstofvezel spoilers aan de onderkant van de auto. Ze zijn van echt koolstofvezel en er is heel fraai een logo in verwerkt – en dat mag ook wel voor de € 11.000 die het pakket kostte.





Het weer wordt slechter dan leuk is en dus gaat de neus precies de andere kant op, de snelweg op. Heel even laat de Bentley voelen wat een geweldige reisauto het is. Hij is stil, comfortabel en van alle moderne gemakken voorzien die je als reiziger in 2021 mag verwachten. Adaptieve cruisecontrol met lane assist bijvoorbeeld. Moeiteloos vliegen de kilometers voorbij; rond de 100 km/h hoeft de V8 nauwelijks harder te draaien dan stationair. Het laatste doel van deze rit is de Gelderse Posbank. Geliefd bij natuurliefhebbers, bijvoorbeeld vanwege de wilde paarden die er lopen, maar ook geliefd bij autoliefhebbers, motorrijders en wielrenners vanwege het on-Nederlandse wegverloop. Veel besproken vanwege het feit dat al die groepen nogal polariseren.

GRENZEN

Ik ben er op een doordeweekse middag en het is er praktisch uitgestorven. Ook een liefhebber als ik snapt nog wel dat je op een plek als deze echt niet tot de limiet moet rijden met je auto. Het is net als op de dijk vanochtend: je kunt van de auto genieten, zonder over de grens te gaan. Ik kronkel nog een tijdje door dit fraaie stukje Nederland en langzaam

De lichtvoetigheid bekoort.



Het is een auto vol met fraaie details.

'Het inleveren van de Bentley voelde als een verlies. Ik gaf iets van mezelf weg'

groeit de Continental naar me toe. Het karakter van de Brit is ingetogen, maar het gemak waarmee de V8 de vier wielen aandrijft en de speelsheid die hij heeft op de korte doordraaiers is juist heel uitgesproken lichtvoetig. Met het toenemen van het rijplezier komt echter ook de realiteit dichterbij. Ik heb door het maken van deze verhalenreeks even mogen voelen hoe het is om bezitter te worden van een droomauto. Om te ervaren dat een auto als deze behoorlijk wat aandacht trekt, ook als je kiest voor vrij onopvallende kleuren. Voor ons werk rijden we als redactie regelmatig in bijzondere modellen – kijk alleen maar naar wat er voorbijkomt in deze uitgave van AutoWeek GTO – maar als je van zo'n auto elke keuze in de samenstelling zelf hebt gemaakt, dan is dat heel bijzonder. Je zult in andere verhalen van ons maar zelden iets lezen over borduursels, houtfineeropties of hoeveel tinten grijs, groen of blauw er eigenlijk beschikbaar zijn. De auto was echter niet werkelijk mijn bezit en op een dag moest ik wakker worden uit de droom. Het inleveren van de Bentley voelde als een verlies. Ik gaf iets van mezelf weg. Uiteindelijk gaat iemand – hopelijk – blij worden van de keuzes die ik heb gemaakt. Heel misschien kom ik hem jaren later nog eens tegen en dan zal ik de Continental als een verloren kind tegemoet treden. **M**



De subtiële koolstofvezel
spoilers staan de Bentley
bijzonder goed.



PLAYSTATION 5

Tekst **Marco Gorter**
Fotografie **Audi**

Yes, de vijfcilinder heeft het overleefd en ligt ook weer in de nieuwe generatie van de Audi RS3! Misschien nog wel mooier: de nadelen van die motor in de neus zijn veel minder groot dan voorheen. De snelste der A3's blijft een synthetische aangelegenheid, maar wel de beste ooit.

Terwijl de rookwolken langzaam wegdrijven van de enorme lap Grieks asfalt waarop ik met de nieuwe RS3 sta en de echo's van het zwaar mishandelde rubber nog nagalmen tegen de heuvels, daalt het besef in van wat er zojuist is gebeurd. Zes minuten lang kreeg ik onbeperkte vrijheid om de driftcapaciteiten van de RS3 te proberen. Van Audi, het merk dat doorgaans de halve wereld naar een ijsmeer vliegt om iets van overstuur aan zijn RS-modellen te kunnen ontlokken. En de RS3 was altijd de ergste van allemaal, met die sensationele maar zware vijfcilinder turbomotor in de neus. Zelfs met allerlei kunstgrepen, zoals bredere banden voor dan achter, wilde de kleinste RS nooit van harte de bocht om. Tot nu. Deze derde generatie is een wezenlijk ander beestje, zelfs al zijn de voorbanden nog altijd breder dan de achterbanden. Het asfalt van de uitgezette driftcirkels is niet eens natgespoten en alsnog kost het amper moeite om de achterzijde rokend en wel te laten uitwaaiëren. Zolang de Audi in Torque Rear-modus staat en je het gaspedaal vrij van twijfel diep ingedrukt houdt, blijft de RS3 dwars gaan op een manier die doet denken aan de laatste Ford Focus RS. Het voelt niet helemaal zoals driften zou moeten voelen, want je geeft veel meer gas en stuurt veel minder tegen. Zodra je hersenen opnieuw gekalibreerd zijn, kost het echter verrassend weinig moeite om de RS3 dwars te houden. Althans, niet voor de

bestuurder. Voor de RS3 kost het namelijk voel-, hoor- en ruikbaar meer moeite. Een moment van twijfel bij het initiëren van een powerslide en de nog altijd zware neus ploegt genadeloos rechtdoor, begeleid door het vreselijke, spartelende geluid van ondersturende voorbanden als extra auditieve afstraffing. Nee, de nieuwe Torque Splitter op de achteras moet de kans krijgen om het buitenste achterwiel te overbelasten, terwijl de elektronica gelijktijdig het binnenste voorwiel afremt. De natuurlijke balans van de RS3 is nog altijd suboptimaal voor een sportieve auto en zeker voor een driftmachine. De sloot aan nieuwe technologie compenseert dat echter op een manier die even onwerkelijk als verbazingwekkend is.

MINDER ONDERSTUUR

Dat is dan vooral omdat de ingrepen niet alleen het even leuke als onzinnige vierwieldriften mogelijk maken, maar ook de bochtensnelheden op een circuit verhogen. In de RS Performance-modus verschuift de balans van

het vierwielaandrijvingsysteem voelbaar om maximale tractie te garanderen en over-én onderstuur bij het ingaan van de bocht zoveel mogelijk te elimineren. De modus is speciaal bedoeld voor ongelijkmatige circuits zoals de Nürburgring of het tamelijk obscure circuit van Megara, waar we de eerste kennismaking voortzetten. De dempers staan in deze modus dan ook niet in hun hardste setting, al kun je dat handmatig weer aanpassen. Voorzien van de optionele Pirelli P-Zero Trofeo R-banden en de eveneens optionele keramische remschijven aan de voorzijde blijkt de RS3 in staat tot zeer hoge bochtsnelheden over meerdere ronden, al hebben de remmen het er door het rem- en bijregelwerk duidelijk zwaar mee. Met de dempers in de zachtere stand rolt de RS3 weliswaar meer bij het ingaan van de bocht, maar de stabiliteit over slecht asfalt is erbij gebaat en als de koets zich eenmaal heeft gezet, bijt de RS zich vast in het asfalt met onvoorstelbaar veel fanatisme. Het gaat zo hard dat het bij vlagen lijkt of de wereld als in een computergame aan je voorbij trekt.



Voor een moderne motor ziet het blok er fraai uit, maar het klinkt nog veel mooier.

DE RS3 IS EEN
SOORT PLAYSTATION 5
DIE 290 KM/H KAN

AUDI RS3

MOTOR	5-cil. in lijn, turbo
CILINDERINHOUD	2.480 cc
MAX. VERMOGEN	400 pk bij 5.600-7.000 rpm
MAX. KOPPEL	500 Nm bij 2.250-5.600 rpm
AFMETINGEN (L/B/H)	4,39/1,85/1,44 m
WIELBASIS	2,63 m
GEWICHT (LEEG)	1.570 kg
VERSNELLINGEN	7, automaat met dubbele koppeling
AANDRIJVING	vier wielen
BANDEN U/A	265/30 R19 / 245/35 R19 Bridgestone Potenza Sport / Pirelli P-Zero Trofeo R
TOPSNELHEID	250 (280/290) km/h
0-100 KM/H	3,9 s

Alle gegevens volgens opgave fabrikant () = Optioneel

Overigens zeggen we dat niet louter als blijk van lof. Het gevoel dringt zich ook op door de gevoelloze besturing en de te sterk bekrachtigde remmen. Net als bij het driften blijft het gevoel bestaan dat er wel heel veel kunstgrepen nodig zijn om de Audi te laten doen wat hij doet. Dát hij het doet, betekent echter al een wezenlijke verbetering. De snelste A3 ooit heeft beduidend minder last van de zware vijfcilinder in zijn neus.

HEERLIJKHEID

Die 2,5 liter grote heerlijkheid mocht namelijk voor de nieuwe generatie behouden blijven en verleent de auto een uniek karakter. Eenmaal in zijn optimale werkgebied klinkt de vijfcilinder als geen andere krachtbron, dankzij een woest en onevenwichtig geroffel en gehuil. Daarbij stoot de TFSI zonder af te vlakken door naar zijn rode lijn bij 7.000 toeren. Het gaat met zoveel toerendrift dat de S-Tronicbak met dubbele koppeling in 'Manual' soms niet snel genoeg op de flipper kan reageren, waarna de 2.5 zich met veel gevoel voor dramatiek door de begrenzer heen lijkt te willen stoten. Zeker niet alleen maar show, want de RS3 zit in 3,8 tellen op de 100 km/h en kan optioneel 280 km/h halen. Of 290 km/h, als je nóg meer bijbetaalt ... Ja, 400 pk en 500 Nm kun je ook uit een viercilinder halen, maar de manier waarop de Audi 400 pk genereert, geeft hem eindeloos meer karakter. Door ingrepen als een partikelfilter in de uitlaat duurt het wel beduidend langer dan voorheen voordat het maximale koppel vrijkomt. Nominaal staat de volledige 500 Nm klaar bij 2.250



toeren. In de praktijk zwelt het koppel dan pas echt goed aan, waarna de motor bij 3.000 zijn volle draaimoment lijkt te leveren. Pas boven de 4.500 wordt de gasrespons echt giftig. Perfectie is het zeker niet, maar zoals bij een goede liveband zijn het vooral de imperfecties die de beleving zo intens maken. Dat de S-Tronicbak het in 'Manual' niet altijd kan bijbenen, past daar goed bij, al geldt ook daarvoor dat hij zeker geen prijs voor de perfecte transmissie wint. Wellicht een nadeel als het erom gaat de laatste tiende van een seconde van je beste rondetijd af te snoepen op een circuit. Op een verlaten bergweg gaat de aandrijflijn echter nooit vervelen en blijft hij

1 Sportief sfeertje, al blijft het redelijk ingetogen. 2 Het digitale instrumentarium heeft een speciale Runwaymodus, die we niet helemaal begrijpen. 3 Van 'redelijk comfortabel voor elke dag' tot 'debiel overstuurd voor een Audi RS' regel je via Drive Select. 4 Het is driften, alleen niet zoals je gewend bent ...





1 Keramische remmen zijn tegen meerprijs verkrijgbaar. Deze stalen exemplaren voldoen ook, al blinkt het pedaal niet uit in gevoel. 2 Met de RS-knop op het stuur kun je snel naar een van de drie race-settings. 3 Dik uitgebouwd en voorzien van ovale pijpen: het is een echte RS ...



1
2



uitnodigen om elk deel van de toerenteller te verkennen. Gelukkig werkt de RS3 dus niet alleen op plekken waar je maar zelden komt, zoals obscure circuits en driftcirkels. Nee, deze auto levert elke dag sensatie

ALLROUND

Het onderstel is daar ook allround genoeg voor. Zet de dempers in de meest ontspannen modus en de auto veert met genoeg gratie om slecht asfalt draaglijk te maken. Draaglijk, niet fijn. Gelukkig helpen de sportstoelen aan boord een boel. Ze ondersteunen goed en

houden hun inzittende bij de nieuw verworven bochtensnelheden

stevig op hun plek. Het optioneel met alcantara beklede sportstuur maakt de sfeer aan boord compleet, maar ingetogen, al zou je ook kunnen zeggen dat er wel erg veel A3 zichtbaar is voor een auto van bijna een ton exclusief opties.

Daarmee is het niet alleen de snelste en meest dynamische RS3, maar ook gelijk de

duurste. Toch is de nieuwe gevoelsmatiger een veel betere aanbieding. Hij is beter dan zijn voorganger en omdat de pluspunten bleven terwijl de minpunten sterk zijn verminderd een veel beter alternatief voor mensen die niet alleen hard rechtuit willen. Zoals zijn voorgangers voelt de RS3 bij vlagen nog wel als een spelcomputer, eentje met vijfcilinder. Een soort PlayStation 5 die 290 km/h kan. Bedenk maar zo: er is een reden dat die spelcomputer overal is uitverkocht. Niet uit gebrek aan belangstelling. **M**

DE 2.5 LIJKT ZICH
SOMS WEL DOOR DE
TOERENBEGRENZER
HEEN TE WILLEN
STOTEN



3

**Auto
Week**

ALLE BANDEN OP EEN RIJ

VERGELIJK EN VIND

BEKIJK TESTS, VERGELIJK EN SPEEL
DE QUIZ OP [AUTOWEEK.NL/BANDEN](https://autoweek.nl/banden)



**AUTOBANDEN
PARTNER**

De Mercedes-AMG SLS Electric Drive staat te boek als de eerste elektrische supercar ooit. Acht jaar geleden gooide Mercedes hem op de markt, maar kreeg slechts negen stuks verkocht. Juist daardoor is hij nu een topklassieker in wording.



CONCERTO VOOR



REPORTAGE

MERCEDES-
AMG SLS
ELECTRIC DRIVE




ELEKTRISCHE VIJOL



Tekst **Johan Dillen** • Fotografie **Dirk de Jager** • Met dank aan **Mechatronik.de** en aan de eigenaar





DAIMLER KOCHT EEN KLEINE 10
PROCENT VAN DE AANDELEN
VAN TESLA EN ONTMANTELDE
EEN ROADSTER

Uoor de eerste moderne, via batterijen gevoede sportwagen moeten we terug naar 2008 en het begin van Tesla. Dat merk is nu de norm in batterijauto's,

maar zette toen zijn eerste voorzichtige stappen op de markt. Het volkomen onbekende merk van Elon Musk kwam op de proppen met een 248 pk sterke Roadster, die Tesla bij Lotus liet produceren. De Roadster was gebaseerd op de Lotus Elise, en het was het stijldepartement van Lotus dat voor de styling van de Roadster zorgde. Kort gesteld, het was Lotus dat Tesla enig krediet gaf in het project, dat een erg kwakkelende start kende. Onbekend is onbemand.

Ronden we de kaap van 2010, dan zien we dat tal van andere constructeurs het elektrisch verhaal intussen met heel wat meer aandacht bekeken. Daimler, bijvoorbeeld, kocht een kleine 10 procent van de aandelen van Tesla en ontmantelde een Roadster om beter te begrijpen wat Tesla deed. In 2014 deed Daimler die aandelen alweer van de hand. De Duitsers hadden alles geleerd wat ze dachten te moeten leren en hadden tegelijk ook mooi 730 miljoen dollar winst geboekt op hun oorspronkelijke investering van 50 miljoen dollar. Nu stemt 10 procent van Tesla weliswaar overeen met 77 miljard dollar, maar goed: een kniesoor die daarover valt.

FI-TECHNOLOGIE

Daimler had intussen zelf ambitieuze plannen rond elektrisch rijden ontwikkeld, plannen die de accutechnologie naar een nieuw niveau zouden tillen: dat van de supercar. Mercedes was in 2010 net opnieuw officieel in de Formule 1 ingestapt als constructeur nadat het Brawn GP had gekocht. Een Formule 1 die zich via energie-recuperatiesystemen (KERS en ERS) een groener imago probeerde aan te meten. Mercedes dacht twee vliegen in één klap te slaan, door van zijn meest sportieve model van dat moment – de Mercedes-AMG SLS met de iconische vleugeldeuren – een elektrische variant af te leiden. Met 740 pk, met 1.000 Nm, met een begrensde topsnelheid van 250 km/h, met een sprint naar 100 in 3,9 seconden. Allemaal argumenten die elke supercarliefhebber aan het kwijlen brengen. Maar dan? Oorverdovende stilte. En dat niet alleen vanwege de elektromotor, maar ook stilte in de showrooms, waar het niet bepaald dringen was voor een plekje in de rij, nadat de SLS Electric Drive in 2013 was gelanceerd. Mercedes koesterde de ambitie om 100 exemplaren te maken. Het zijn er ... negen geworden. Negen!

ASTRONOMISCHE PRIJS

Dit is één van die negen auto's, acht jaar na de lancering. De verklaring achter het povere succes van de elektrische SLS hoef je niet ver te zoeken: op zijn prijskaartje stond € 462.350 vermeld. De gewone SLS, met die heerlijk agressieve V8 van AMG, kostte toen € 262.900. Geen wonder dat mensen toen 'een ander keertje graag' prevelden wanneer de elektrische SLS ter sprake kwam. Een flop van je welste dus, zou je denken. Maar ... een SLS met benzinemotor doet momenteel tussen € 170.000 en € 240.000

op de occasionmarkt. Wil je vandaag één van die negen elektrische SLS'en in handen krijgen, dan zul je toch bereid moeten zijn om afscheid te nemen van meer dan € 900.000. Slik.

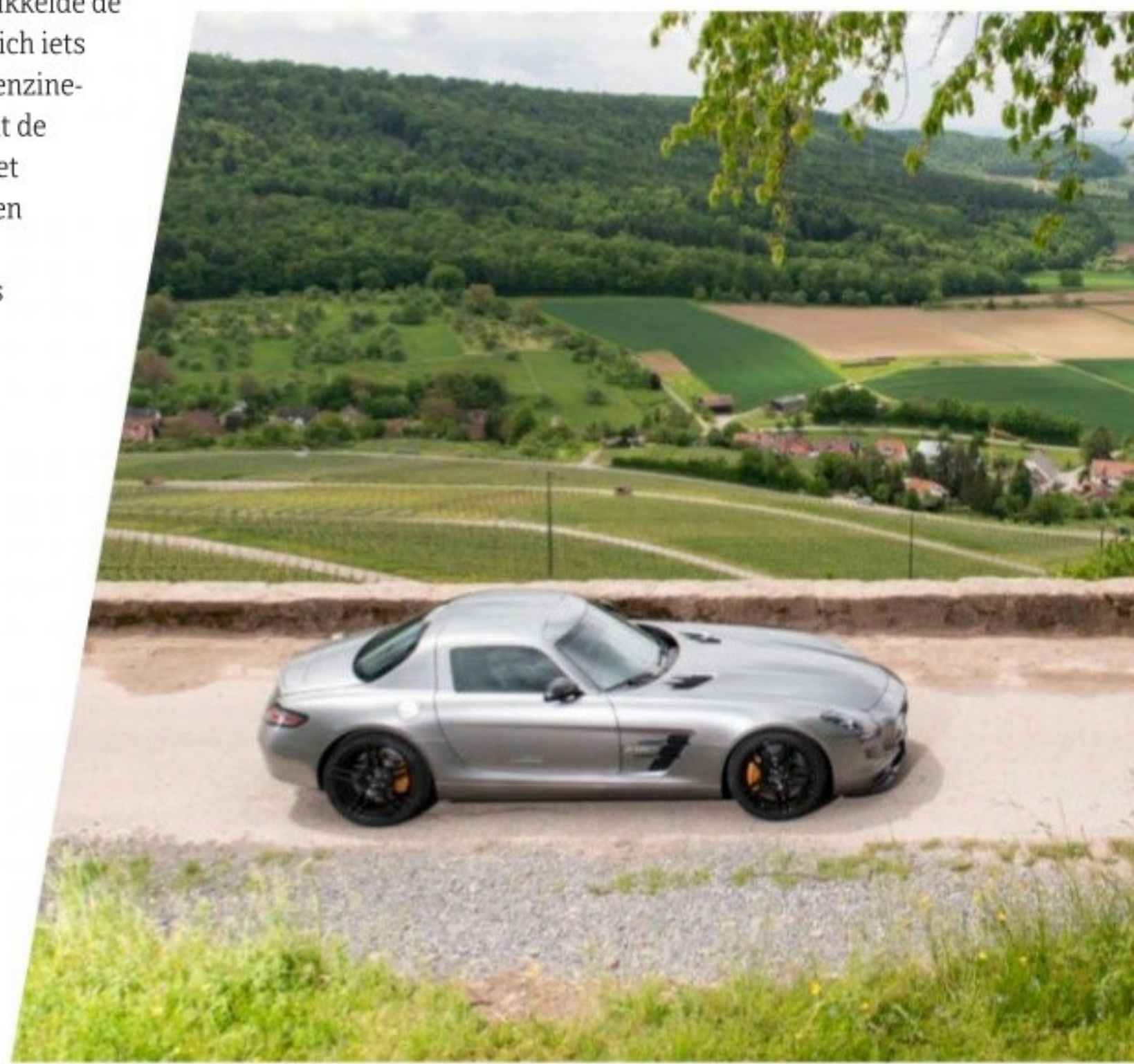
Ons verhaal brengt ons bij een man die de sleutel tot dat verhaal – wel, vier sleutels eigenlijk – in handen heeft. Frank Rickert van de Duitse Mercedes-specialist Mechatronik heeft namelijk vier van de negen bestaande elektrische SLS'en bij hem geparkeerd staan. "Waarom? Eenvoudig: dit is de meest bijzondere versie van de SLS, meer nog dan de Black Series", zegt Rickert. "We zitten in een transitiefase wat sportwagens betreft. De verbrandingsmotor maakt plaats voor de elektromotor en in die zin zal de SLS Electric Drive altijd de eerste in het rijtje van elektrische sportwagens zijn. Dat maakt hem historisch waardevol. Alleen hebben mensen nog steeds niet door hoe grensverleggend de SLS Electric Drive wel was."

Dat geloven we best. Tesla had op dat moment nog maar net de stap gezet naar de Model S, de eerste geloofwaardige elektrische personenwagen op dat moment, met prestaties die de concurrentie naar adem deden happen. De Model S was echter geen sportwagen. Die introduceerde Mercedes-Benz met de SLS Electric. De krachttoer lag in de integratie van een voor die tijd indrukwekkend batterijpak in een bestaand concept. Tesla ontwikkelde de Model S rond een hele vloerplaat vol batterijen, Mercedes moest zich iets creatiever tonen. De SLS was opgebouwd als sportwagen met de benzine-motor voorin en de versnellingsbak aan de achteras, wat maakte dat de ruimte voor de batterijen beperkt was. De twaalf batterijmodules met telkens 72 lithium-ioncellen zijn in de transmissietunnel verwerkt, een pakket dat maar liefst 548 kilogram weegt. De capaciteit van 60 kWh was in 2013 nog indrukwekkend. Met een elektromotor in elk wiel was de elektrische SLS goed voor een piekvermogen van 740 pk en een trekkracht van 1.000 Nm. Aan elke as heeft hij een versnellingsbak en de vierwielaandrijving wordt volledig elektrisch gestuurd.

Om de gevolgen van het meergewicht te counteren – dit monster weegt 2,1 ton – kwamen de ingenieurs op de proppen met een op de racerij gebaseerde voorwielophanging met dubbele driehoekige draagarmen en een horizontaal geplaatste vering. Daar krijg je een stukje van te zien wanneer je de motorkap opent. Waar eens de V8-motor zat, zie je nu uitsluitend een carbon afdekplaat. Via twee kijkgaten krijg je de ophanging in beeld en zie je enkele van de 400-volt-kabels lopen.

OUDE IPHONE

Acht jaar na datum verwacht je natuurlijk in de iPhone 1 van de elektrische sportwagens te stappen. Dat valt op verschillende vlakken heel goed mee. Om te beginnen zijn de uiterlijke verschillen met de gewone SLS heel beperkt; het radiatorrooster is niet zo opengewerkt, maar voor het overige behoudt hij alle kenmerken die de SLS typeren, met inbegrip van de nu nutteloze ventilatiegaten voorbij de voorwielen en natuurlijk met de coole vleugeldeuren. Daar stoot je bij de eerste kennismaking altijd minstens één keer je hoofd tegenaan bij het uitstappen, maar dat is de prijs die je betaalt voor zo'n grote dosis coolheid. En omdat de deuren best laag blijven, krijg je ze ook van achter het stuur nog gemakkelijk dichtgetrokken. Dit is een gewone SLS, ook achter het stuur. De ronde tellers zijn gebleven, alleen is de toerenteller vervangen door een 'power-meter' die het vermogen weergeeft. Tussen de tellers in heb je zeven groene ledlampjes die de werking van het fameuze recuperatiesysteem (KERS) weergeven. De intensiteit daarvan regel je met de peddels achter het stuur. Kinderspel. Het maakt ook allemaal dat je met de SLS Electric Drive



WIL JE EEN VAN DE NEGEN
ELEKTRISCHE SLS'EN, DAN ZUL
JE AFSCHIED VAN € 900.000
MOETEN NEMEN





gemakkelijk wegrijdt. Gewoon in D mikken en rijden maar. Het rijden in stilte is inmiddels lang niet zo bijzonder meer. In zijn normale rijprogramma is de elektrische SLS net zo dociel als een C-klasse-diesel. Dat wordt wel even anders wanneer je met de programma's aan het goochelen gaat en je de rechtervoet helemaal richting het tapijt duwt. De euvele moed. Je hoofd knalt tegen de stoel, terwijl het enorme koppel het rubber om de vier wielen martelt. Het is een gimmick, typisch voor elektrische sportwagens: een instant krachtexplosie die je de adem afsnijdt, maar die je ook snel weer voelt wegebben. Die blijvende push van een dikke V8 of V12 heb je niet bij een elektrische krachtopbouw.

ANDER STUURGEVOEL

Met een elektromotor in elk wiel verandert ook het stuurgevoel. De elektronisch geregelde vierwielaandrijving zorgt weliswaar voor een perfecte grip, maar je voelt het extra gewicht in de wielen. Het stuur voelt zwaarder aan en reageert daardoor trager. Het vraagt wel wat gewenning voordat het vertrouwen komt. Zodra dat een feit is, merk je ook dat de SLS Electric Drive zich anders gedraagt in het bochtenwerk; hij is neutraler en dankzij de vierwielaandrijving kun je vroeger op het gas. In de gewone SLS zou zich dat vertalen in een stevige powerslide, bij de elektrische SLS vlieg je naar het einde van de bocht. Met zoveel newtonmeters moet je ook hier wel wat voorzichtigheid aan de dag leggen, maar met een progressieve behandeling van het gaspedaal maak je van de elektrische SLS een erg efficiënte en bloedsnelle machine. Alleen ... je bent snel uitgespeeld. Geef een paar keer goed gas en je merkt dat het bereik

net zo snel keldert als de auto accelereert. Met de energie-recuperatie op het maximum ingesteld kun je hem rijden zonder de remmen te hoeven gebruiken, maar je moet niet denken dat je daarmee kilometers aan rijbereik zult zien bijtikken. Het is eerder een kwestie van het verlies beperken. Officieel moet je volgens Mercedes 250 kilometer ver komen met volgeladen batterijen, maar in de praktijk moet hij al na 100 tot 150 kilometer opnieuw aan de stekker, zeker wanneer je gretig van de beschikbare power gebruikmaakt. Dat is wel een stevige handicap. Aan de wallbox heb je hem in drie uur volledig opgeladen en ook een snellader kan soelaas brengen. Een ander heikel punt is dat de accu na tien jaar aan het einde van zijn levensduur zit, en een nieuwe kost een ton.

Conclusie: is de SLS Electric Drive verkeerd begrepen? Dan komt dat toch vooral op het conto van Mercedes zelf, dat zijn eigen project geen kans van slagen gaf door het zo duur in de markt te plaatsen. Juist daardoor is de elektrische SLS nu heel uitzonderlijk en ook erg waardevol in de automobiels-geschiedenis. De meeste eigenaars van supercars rijden nauwelijks met hun auto's, dus wat dat betreft is het beperkte rijbereik een te relativeren minpunt. Het valt bovendien nog te bezien of je binnen tien jaar nog overal welkom bent met je SLS op benzine. Dat zal met de elektrische SLS wel het geval zijn. De kans is groot dat zijn huidige vraagprijs dan op een koopje zal lijken. **W**



Hollywood-icoon James Garner deinsde er niet voor terug om volgas over de kombaai van Monza te razen met een loodzware Panavision-camera.



PLANKGAS VANUIT JE LUIE ZETEL

Het baanbrekende onboard-camerawerk van de film 'Grand Prix' uit 1966 is nog steeds de maatstaf voor de wijze waarop alle hedendaagse autosport in beeld wordt gebracht. Tussen de mastodontische Panavision-camera's van toen en de minuscule HD-minicams van nu zit een ontwikkelingsevolutie van ruim vijf decennia.

Tekst Lucas Verbeke • Fotografie Getty Images, Nationaal Archief



De epische achtervolgingsjacht tussen de Aston Martin DB5 van James Bond en de Shelby Mustang GT500 van tegenspeelster Tilly Masterson is één van de sleutelmomenten waardoor 'Goldfinger' – volgens velen nog steeds de beste Bondfilm aller tijden – in 1964 alle bioscooprecords verpulvert. Vergeleken met de visual effects die we nu gewend zijn, komen de trucages in de derde 007-film echter hopeloos gedateerd over. Het bioscooppubliek stoort zich geenszins aan het feit dat de realistische actieopnames op de Zwitserse Furkapas nog steeds worden afgewisseld met studioshots van Sean Connery achter het stuur van de DB5, die vervolgens werden nagesynchroniseerd met totaal onrealistische achtergrondprojecties van het Alpendecor bij de Gotthardpas. Iedereen is in die tijd niet anders gewend, want dat was altijd al het filmische

1 De nekspieren van Jackie Stewart en ...
 2 Steve McQueen kregen het stevig te verduren met de helmcamera's van de jaren 70. Een fietssnelbinder en ducttape hield de boel op zijn plaats.
 3 In den beginne had je ook nog onboard-cameramannen ...
 4 Cameraman John Stephens was voorafgaand aan 'Grand Prix' druk met het bedenken van oplossingen voor de vastlopende apparatuur.
 5 Ooit was een onboard-camera een gewone filmcamera, zoals hier achterop de Maserati van Juan Manuel Fangio op Silverstone.
 6 Een van de eerste echte compact-camera's onder de achternervleugel van een Ferrari 312 tijdens de GP op de Nürburgring in 1968.
 7 Regisseur John Frankenheimer (rechts) stond bekend als een eigenwijze slavendrijver.
 8 Tijdens de Bathurst 1000 van 1979 werden er vanuit de Toyota Celica van Peter Williamson voor het eerst onboard-beelden vanuit de auto met live-commentaar uitgezonden.

vocabulaire om een bestuurder in een rijdende auto te ensceneren. Die gemakzuchtige benadering is wel het laatste wat filmregisseur John Frankenheimer in gedachten heeft wanneer hij begint aan de opnames van 'Grand Prix', een docudrama over een aantal Formule 1-coureurs tijdens het WK-seizoen van 1966. Hij wil de snelheidssensaties zo realistisch mogelijk in beeld brengen en de bioscoopbezoeker het gevoel geven zelf achter het stuur te zitten. Met alle digitale filmmogelijkheden van nu beschouwen we dat als de normaalste zaak van de wereld, maar in het celluloid-universum van 1966 is dat allesbehalve een vanzelfsprekendheid. Het indrukwekkende camerawerk in Grand Prix verandert voorgoed de beeldcultuur van alle actie- en autosportfilms die daarna worden uitgebracht. Zonder Frankenheimers huzarenstukje waren de achtervolgingsscènes in filmklassiekers als 'Bullitt' (1968) 'The French Connection' (1971) en 'Duel' (1971) wellicht een stuk minder spectaculair geworden. Ook de wijze waarop vandaag de dag alle internationale autosport in beeld wordt gebracht is grotendeels schatplichtig aan het grensverleggende camerawerk dat tijdens 'Grand Prix' voor het eerst werd geprobeerd.

BALLISTISCHE CAMERA'S

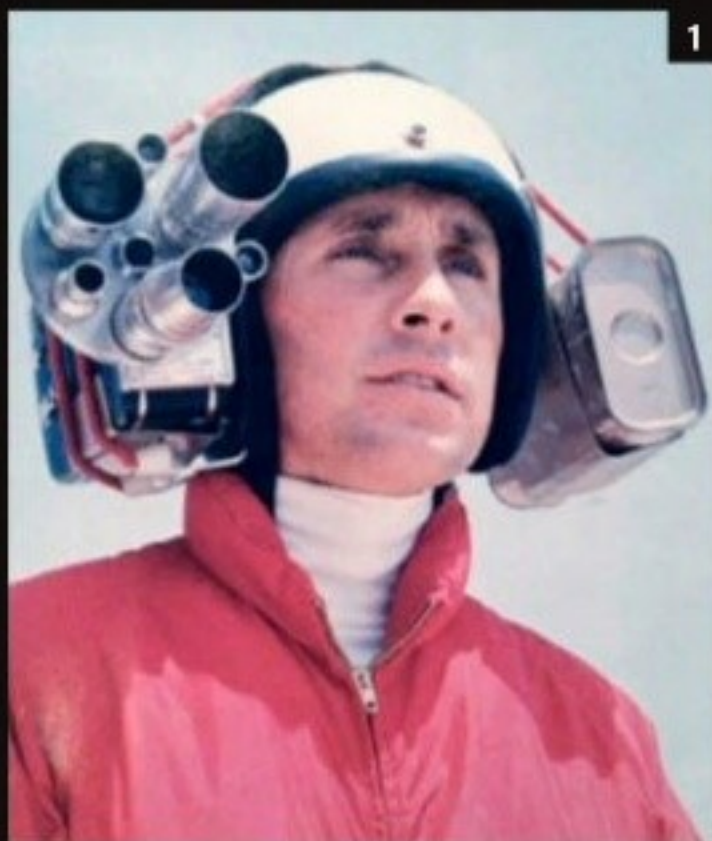
"Omdat we ons simpelweg geen technische problemen konden veroorloven, zijn we in de aanloop naar de film zes maanden lang alleen maar bezig geweest met probleemoplossingen", vertelt cameraman John Stephens in het Amerikaanse vakblad American Cinematographer, dat zijn januarinumnummer van 1967 volledig aan het camerawerk van 'Grand Prix' wijdt. "Geen enkele filmcamera uit die tijd was berekend op de vibraties en G-krachten van een Formule 1-auto op volle snelheid. Met name het filmtransport zorgde voor de grootste hoofdbrekens. Omdat we op 70 millimeter E-Max-formaat filmden werd de brede filmstrook door de G-krachten telkens tegen de magazijnwanden gedrukt. Het testwerk met de camera's vond plaats op het Californische circuit van Riverside, waar we twee testauto's tot onze beschikking hadden om de car-to-car-opnames op reële

racenelheden te proberen. Het betrof een Ford GT40 en een Shelby Cobra, die werden bestuurd door Formule 1-coureurs Phil Hill en Bob Bondurant. De Ford GT40 bleek met een topsnelheid van 290 km/h de meest geschikte optie, vooral ook omdat die net iets meer windbescherming bood. Maar zelfs dan nog: door de enorme winddruk liep de riemaandrijving van het filmtransport alsnog constant vast. Het was gewoon een kwestie van manhaftig improviseren. Ook wat betreft de dragende frames waarop de onboard camera's moesten worden gemonteerd, tastten we in het duister. Wat voor invloed zou dat hebben op het stuurgedrag van een racewagen? We hadden werkelijk geen idee. Wat echter de grootste problemen opleverde, en waar niet één-twee-drie een kant-en-klare oplossing voor gevonden werd, waren de enorme vibraties. Uiteindelijk kwamen we terecht bij een gespecialiseerd bedrijf in Los Angeles dat in opdracht van ruimtevaartorganisatie NASA een 'ballistische' camera had ontwikkeld die werd gebruikt om tijdens de lancering van haar raketten beelden naar het commandocentrum in Houston te sturen. Eigenlijk waren die camera's militair top secret, maar na enig onderhandelwerk mochten we ze toch lenen."

De onboard-opnamen in 'Grand Prix' waren overigens geen primeur. Zo zien we Mike Hawthorn in 1956 al commentaar geven vanuit een Jaguar D-type op Le Mans, waar hij op een doordeweekse dag met een slakkengangetje tussen de overige weggebruikers slalomt. In 1957 gaat het al veel sneller wanneer we over de schouders van Juan Manuel Fangio kunnen meekijken hoe hij zijn Maserati 250F over het circuit van Modena jaagt. Het Britse Pathé-journaal geeft in 1964 de indruk Jim Clark vanachter het stuur te hebben gefilmd tijdens de Britse Grand Prix op Brands Hatch, maar in werkelijkheid is het ingemonteerde 'duel' met de Zweed Jo Bonnier al weken eerder opgenomen. In 1967 brengt Sony de eerste draagbare videorecorder uit, met als resultaat dat we voor het eerst ook trainingsbeelden vanaf kleurenvideo te zien krijgen. Die primeur is voorbehouden aan de BBC tijdens de Formule 1-Grand Prix van Duitsland op de Nürburgring van dat jaar. Als intro voor het raceverslag wordt de 2,0-liter Lola-BMW van Nordschleife-recordhouder Hubert Hahne (hij is de eerste die in 1966 onder de magische tien-minutengrens duikt) een ronde lang gefilmd vanuit een achteroprijdende Formule VW om het thuispubliek een idee te geven hoeveel moed en doodsverachting het vergt om vijftien ronden lang de 174 bochten van het 22,8 km lange Eifelcircuit zonder kleerscheuren te overleven.

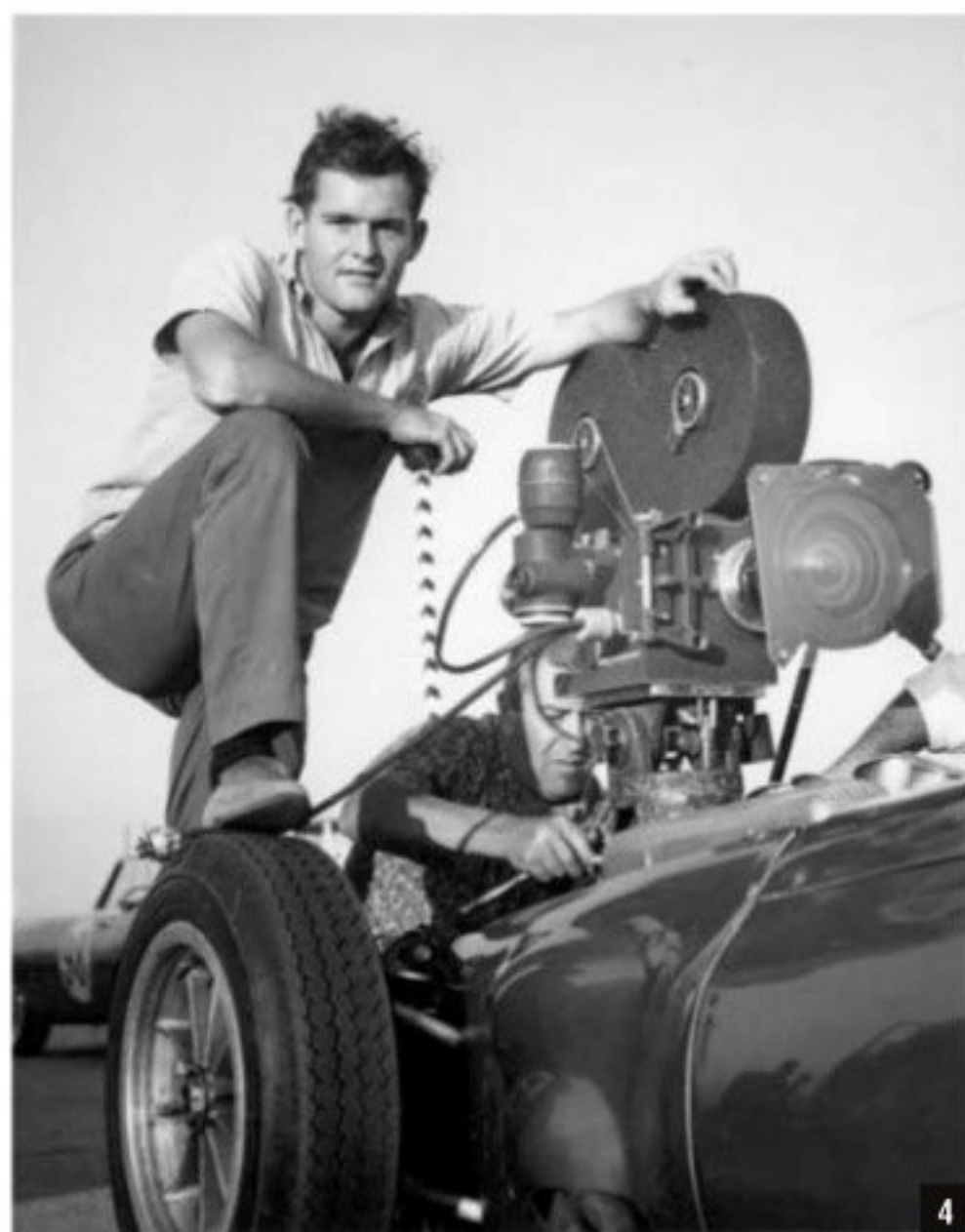
DIGITALE TECHNIEKEN

Tot halverwege de jaren 70 is een onboard-camera niet veel meer dan een normale filmcamera die op de auto wordt geschroefd. Aan het eind van dat decennium worden echter steeds vaker digitale technieken toegepast. De eerste keer dat onboard-beelden daadwerkelijk tijdens een live-uitzending van een autorace worden gebruikt, is 'down under' tijdens de Bathurst 1000 van 1979. Het Australische televisiekanaal Seven Network bouwt 70 kg aan camera- en zendapparatuur in op de rijdersstoel van Peter





3



4

HUIVERIG VOOR HELMCAMERA'S

Driver's Eye is momenteel het allernieuwste snufje, waarmee al geruime tijd wordt geëxperimenteerd: een camera die op ooghoogte is ingebouwd in de binnenbekleding van de helm, waardoor tv-kijkers de race rechtstreeks kunnen volgen vanuit het blikveld van de coureur. In het Amerikaanse IndyCar-kampioenschap en de Formule E wordt er al volop gebruik van gemaakt tijdens de wedstrijden, maar de FIA aarzelt nog steeds om dat ook te doen tijdens Formule 1-races. Williams-coureur George Russell verscheen er onlangs tijdens de Grand Prix van Italië op Monza - bij wijze van pilot - als enige mee aan de start. Er wordt nog steeds onderzocht of de ingebouwde helmcamera veilig genoeg is voor de impact van een zware crash in race-omstandigheden.



5



6



7



8



Het camerawerk in 'Grand Prix' verandert voorgoed de beeldcultuur van alle actie- en autosportfilms

Williamsons Toyota Celica, zodat de kijkers thuis de zeven uur durende langeafstandsrace op Mount Panorama vanuit het blikveld van de coureur kunnen volgen. De spectaculaire live-uitzending levert Toyota wereldwijd zoveel publiciteit op dat Williamson voor de Bathurst-race van 1980 maar liefst 250.000 dollar aan sponsoring opstrijkt om die stunt nog een keer over te doen. De herhaling is echter minder succesvol: de geïnstalleerde camera-apparatuur trekt zoveel stroom weg dat de dynamo van de Toyota het bijladen van de accu niet kan bijbenen. De doorbraak is echter een feit en in de jaren die volgen, wordt het concept overgenomen door Nascar en IndyCar in de Verenigde Staten.

VAN ANALOOG NAAR DIGITAAL

De Formule 1 blijft echter de kat uit de boom kijken tot 1985. De Franse achterhoedefiguur François Hesnault is de eerste F1-coureur die een onboard-camera op zijn Renault gemonteerd krijgt tijdens de Grand Prix van Duitsland in 1985. De beelden zijn echter allesbehalve storingsvrij en al na een paar ronden zit de cameralens compleet onder de olie. Het duurt nog eens vijf jaar voor het gebruik van onboard-camera's de standaard wordt in de Formule 1. De kwaliteit van de schokkerige opnames laat dan nog steeds te wensen over, zelfs als in 1986 de eerste beeldstabilisatie zijn intrede doet. Uit de reacties blijkt echter dat Formule 1-fans er geen genoeg van kunnen krijgen. De cockpitbeelden laten immers duidelijk zien hoeveel fysieke en mentale inspanning het vergt om met handgeschakelde 1.000 pk-turbokanonnen tussen 35 andere gestoorde gekken over een circuit te knallen. Het werken met helikopters heeft echter zijn beperkingen. Zo zijn onboard-beelden vanuit de tunnel in Monaco lange tijd niet mogelijk, omdat het signaal dan wordt verbroken. Eind jaren 90 is de digitale techniek dusdanig geëvolueerd dat er kan worden overgestapt op signaalontvangers langs het circuit. Die transponder-techniek blijkt vanaf de eerste ingebruikname veel minder storingsgevoelig en bovendien kunnen meerdere auto's tegelijk met onboard-camera's worden uitgerust.

Vanaf 1998 voert de FIA de verplichting in dat elke Formule 1-auto met minstens drie onboard-camera's moet worden uitgerust. Dat wordt in 2016 teruggebracht tot minimaal twee, maar elke F1-auto moet wel over zes montagepunten beschikken. De cameraatjes wegen inclusief alle rand-apparatuur net geen 1,8 kg, maar de beslissing ligt bij de teams (en de in beeld gebrachte sponsors) hoeveel camera's er uiteindelijk worden gebruikt. De positie van de cams is precies vastgelegd in de reglementen, want toen dat nog geen verplichting was, begonnen sommige teams de 360-gradencamera in de neus als aerodynamisch hulpmiddel te gebruiken. Wanneer echter in 2018 de halo-rolbeugel verplicht wordt, zit er ineens een stuk titanium in de weg. Na veel vijven en zessen komt er alsnog een akkoord om de camera die over de schouder van de coureur meekijkt iets hoger te plaatsen. Tijdens de wedstrijd mogen de teams enkel en alleen gebruik maken van het bij Tata Communications ontwikkelde multi-camerasysteem dat is goedgekeurd door FOM, maar tijdens de vrijdag-trainingen is elk team vrij om zoveel camera's op de auto

te gebruiken als het zelf wil. Soms zie je auto's die helemaal zijn volgehangen met simpele GoPro's voor het checken van bepaalde updates. Sinds Red Bull in 2012 een thermische infraroodcamera op de Renault-V8-motor van Sebastian Vettel installeerde om te kijken hoe de loeihete uitlaatgasstroom richting de diffuser verliep (het zogenaamde coanda-effect), is ook dat allang geen unicum meer.



SENNA'S RAUWE WERKELIJKHEID

De mogelijkheden om vanuit je luie zetel bovenop alle actie te zitten, zijn schier onbeperkt. Elke inhaalmanoeuvre, elke afblokpoging, elke crash, elke pitstop en elke uitremactie krijg je loeischerp, storingsvrij en zonder de minste trilling te zien tijdens het liveverslag van de race. De gyrosensoren van de beeldstabilisatie zijn inmiddels zo ver ontwikkeld dat niet alleen alle vibraties worden weggefilterd, maar ook alle klappen die de rijders voor de kiezen krijgen in de keihard afgeveerde auto's. Wie niet beter weet krijgt daardoor onwillekeurig de indruk dat alle coureurs op een vliegend tapijt van start naar finish racen. Het beroemdste onboard-fragment uit de Formule 1 blijft in dat kader de poleposition-run van Ayrton Senna, die in 1991 zijn McLaren-Honda tijdens de kwalificatie tot het uiterst pusht in de smalle straten van Monaco. Het korrelige, stouterige en amper gestabiliseerde filmpje met al zijn storingen geeft pas écht weer wat een fysieke martelingen een Formule 1-coureur tijdens een stratenrace als Monaco 78 ronden lang moet doorstaan. Met de huidige onboard-camera's lijkt het hobbelige asfalt van het prinsdom wel een biljartlaken. ■

1 Sinds Alonso's crash zijn F1-auto's uitgerust met een high speed camera die als zwarte doos fungeert. 2 Door de 'halo' moesten de cockpitcamera's hoger worden geplaatst. 3 Deze camera-stellages konden niet tijdens een F1-race worden gebruikt. 4 Yves Montand (#6) werd tijdens de opnames van 'Grand Prix' met ruim 200 km/h door de camera-auto gesleept. 5 Vele decennia werd er met helikopters gewerkt om het onboard-signaal door te seinen naar de regiekamer. 6 'Grand Prix' gaf bioscoopbezoekers de indruk zelf achter het stuur te zitten. 7 Senna's polerit in Monaco toonde het fysieke geweld dat een coureur ondergaat.

ZWARTE DOOS FORMULE 1

Sinds 2016 zijn alle Formule 1-auto's zijn uitgerust met een zogenaamde high speed-camera die op de coureur is gericht. Deze maatregel werd door de FIA verplicht gesteld na Fernando Alonso's horrorcrash tijdens de Grand Prix van Australië, waarbij hij met ruim 300 km/h achterop de Haas van Esteban Gutiérrez knalde. Bij dit incident kon de FIA voor het eerst gebruik maken van de achterwaarts gerichte hogesnelheidscamera. Met die beelden, in combinatie met de data uit de auto en helm, kon exact worden geanalyseerd wat er zich tijdens de crash had afgespeeld. Dat leverde zoveel informatie op dat de FIA halverwege het 2016-seizoen besloot om alle auto's van een 'zwarte doos' te voorzien. Als de 400 fps-beelden op normale snelheid worden afgespeeld, kan het ongeval per milliseconde worden bekeken. De camera is gekoppeld aan een accelerometer die de impact op hoofd, nek, schouders en bovenlichaam registreert. Zo kan na een crash direct worden beslist of medische assistentie is vereist. Na de megaklapper van Max Verstappen op Silverstone was enkele minuten later al bekend dat hij 51G voor de kiezen kreeg toen hij in de bandenstapel klapte. Al deze research dient om de veiligheid nog verder te verbeteren.

MEER DAN EEN VLEUGJE 'VETTE

De nieuwe Chevrolet Corvette Stingray doet uiterlijk verwoede pogingen om op zijn voorgangers te lijken, wat een moeilijke opgave is voor een compleet anders geconstrueerde auto. Voor het eerst heeft de Corvette een middenmotor! Gelukkig zit er toch meer dan alleen een vleugje 'Vette in.

Tekst Stéphan Vermeulen • Fotografie Corvette

Tijd om de nieuwe Corvette Stingray, ook aangeduid als C8, goed op mij te laten inwerken is er niet. De auto staat te wachten op het parkeerdek van een airport-hotel, strak ingeparkeerd tussen vier andere exemplaren. Generatie acht dus, en die doet het helemaal anders dan al zijn voorgangers. General Motors besloot er een middenmotor-sportwagen van te maken. Daarmee komt postuum de lang gekoesterde wens uit van GM-icoon Zora Arkus-Duntov (1909-1996), bijnaam 'vader van de Corvette', die als Director of High Performance Vehicles van Chevrolet sinds de late jaren 50 veel bijdroeg aan de ontwikkeling van het model. Door de decennia heen zagen we concept-cars en zelfs al gecamoufleerde prototypen. Toch bleef de V8 voorin en had de versnellingsbak volgens het transaxle-principe een positie bij de achteras. De nieuwe opzet brengt een ingrijpende gedaanteverwisseling met zich mee. Aan de neuzen van Corvettes leek gewoonlijk geen einde te komen, maar nu de motor achter de voorstoelen huist, verandert het profiel drastisch. Afstand nemen en een uitgebreide inspectieronde zit er in de parkeergarage nog niet in; tussen het

grauwe hotelbeton ontbreekt het aan ruimte en zo'n plek zou ook geen recht doen aan een eerste live ontmoeting met een nieuwe versie van een icoon. De Corvette werd overigens al in 2019 onthuld en we hadden allang met een Europese versie moeten rijden, maar corona gooide roet in het eten. Zodoende staan we nu pas voor het eerst met de sleutel in handen van een Corvette met Europese specificaties. Er zit niets anders op dan er maar meteen de autobahn mee op te knallen. Super efficiënt natuurlijk, zo'n dagtripje naar Frankfurt: invliegen, instappen en knallen. Ter aanmoediging van dat laatste zeggen de mensen van Corvette vooral de stukken limietloze autobahn te benutten om de C8 te ervaren. Goed, eerst maar eens het krappe parkeerdek verlaten zonder beschadigde skirts of wielen. Dat kennismakingsritueel doen we wel later deze dag, weg van alle drukte die rond zo'n luchthaven heerst.

RELATIEF HOGE ZIT

Uiteraard is dat schadevrij wegrijden geen sinecure vanuit zo'n lage sportauto. Je ziet net de twee welvingen van de voorste wielkasten, maar alles daarvoor en -onder is uiteraard moeilijk te plaatsen. Voor het type auto is de zitpositie overigens nog best hoog. Het is niet als in bijvoorbeeld een McLaren, waarbij je rechtstreeks op de

bodemplaat lijkt te zitten, waardoor het voelt alsof je er als een Lego-poppetje op vastgeklikt bent. Nu verwachten we van een Corvette ook niet opeens hardcore sportwagenkwaliteiten. Het mag dan tegenwoordig wel een middenmotor-sportwagen zijn, een Corvette blijft de Amerikaanse daily driver onder de sportwagens, net als de Porsche 911 dat is onder Europese soortgenoten. Rustig toeren moet voor deze auto net zo natuurlijk aanvoelen als het scherp van de snede opzoeken. Op een uitdagend bochtenlint of een circuit.

DUBBELE KOPPELING

Op autobahn 3 van Frankfurt naar Würzburg is het druk als altijd, maar we zien toch wat gaatjes. De rijstand Tour, waarbij de motor zachtjes op de achtergrond zoemt en het onderstel oneffenheden soepel verwerkt, heeft nog geen kippenvelmomenten teweeggebracht. De achttraps automaat met dubbele koppeling, eveneens een noviteit voor de Corvette, koos tot dusverre zijn schakelmomenten zorgvuldig en nauwelijks voelbaar. Een druk op de Z-knop op het stuur verandert het karakter meteen. Je slaat dan diverse tussenstanden over, de auto staat meteen op scherp. De aandrijflijn staat helemaal aan, de besturing wordt fanatieker en de motor blaft wat agressiever

Het mag dan tegenwoordig wel een middenmotor-sportwagen zijn, een Corvette blijft de Amerikaanse daily driver onder de sportwagens

CHEVROLET CORVETTE STINGRAY

AFMETINGEN (L X B X H)	4.634 x 1.934 x 1.235 mm
AANDRIJFLIJN	verbrandingsmotor
MOTOR	V8, benzine
CILINDERINHOUD	6.162 cc
MAX. VERMOGEN	354 kW/482 pk bij 6.450 tpm
MAX. KOPPEL	613 Nm bij 4.500 tpm
TOPSNELHEID	296 km/h
0-100 KM/H	3,5s
VERBRUIK GEM.	12,1 l/100km
CO₂-UITSTOOT	277 g/km
VANAFPRIJS	€ 160.000 (schatting op basis van Duitse prijs)

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



bij het terugschakelen van de Tremec-transmissie. Goede bak, maar dat de mannen van het deels Belgische Tremec hun vak verstaan ervoeren we eerder dit jaar al in de super heftige Ford Mustang Shelby GT 500. Het gaatje is er, dus het gaspedaal wordt gevloerd. De versnelling is er, maar anno 2021 moet er minstens 700 pk aan te pas komen om die nog indrukwekkend te laten aanvoelen. De Europese versie doet het met een partikel-filter, dat niet alleen het geluid dempt, maar ook het aantal pk's beperkt. Met 482 pk op iets meer dan 1.600 kilo gaat het hard, maar tegelijkertijd prent ik mijzelf in dat ik met de instapversie rijd; er komt spoedig een veel heftiger Z06. Maar: wees tevreden met wat je hebt! Ik heb het dak van de convertible nog dicht. Bij aangename temperaturen wil ik de 300 km/h-grens best aantikken in een open auto, maar het is te herfstachtig. Ondanks het uitblijven van de echte adrenaline-kick wordt het toch nog even spannend wanneer bij het zien van het getal 277 in de digitale snelheidsmeter verderop een Opel Astra GTC de meest linkse rijstrook opzoekt: het überholspur waarop ik kom aan denderen! Eerder viel me al op dat de Brembo-remmen niet echt heel bijterig zijn, maar na stevig doortrappen remt de Corvette ruim op tijd af van 277 naar de 139 km/h die voldoende is om genoeg afstand tot de Opel-rijder te bewaren. Deze remmen, onderdeel van het standaard op de Europese uitvoering aanwezige Z51-pakket, zijn waarschijnlijk van het type dat bij heftig circuitwerk pas echt laat zien hoe goed het is.

KLAPDAK OF TARGA

De eerste autobahnkilometers onderstrepen de hoge allround capaciteiten van de nieuwe Corvette. Laat je alle instellingen op braaf

staan, dan voelt de demping softer aan dan die van een 911, zit er meer beweging in de auto over oneffenheden en is de 6,2-liter V8 achter je haast ingedut op zijn behaaglijke plekje. De cilinderuitschakeling doet zo nu en dan zijn werk en dan opereert de nog altijd met maar twee kleppen per cilinder uitgeruste V8 zelfs als vierpitter. Zou ik nu de standaard-Corvette rijden, wat overigens altijd een targa is, dan was de achtcilinder onder een glazen plaat zichtbaar. Het dak van de cabriolet, dat als een opvouwbare hardtop boven de motor rust, ontnemt altijd het zicht op de machinerie. Opmerkelijk: waar je overal dit type daken ziet verdwijnen, kiest Chevrolet toch voor deze constructie, al levert het maar 35 kilo extra gewicht op. Er hoeft immers geen vierzitscompartiment overkapt te worden. Bij de 'dichte' Corvette vindt het targadakje een plek in de achtersteven. Daar moet je hem uiteraard zelf in stoppen.

GOED VOLK

Duitse bundesstrassen door een glooiend middelgebergte vormen een uitstekend parcours om met een bovengemiddeld snelle sportauto de grenzen te verkennen. Het asfalt deugt en de snelheid van andere weggebruikers ligt hoog, zodat je niet tussen de rijdende chicanes beweegt. De medeweggebruikers hier in de Spessart zijn verrassend tolerant en bellen niet meteen de politie bij het zien van een dergelijke bolide. Goed volk! Nu gaat het tempo echt omhoog. Het typische karakter van een volgens de ideale balans geconstrueerde sportauto treedt duidelijk naar voren. Bij het insturen is de reactie van de neus wat lauw. Het is duidelijk dat er kortstondig te weinig gewicht op de vooras drukt, zoals dat vaker het geval is wanneer de V8 of welke motor



Natuurlijk weer een 6.2-V8, atmosferisch, met cilinderuitschakeling. Zonder fratsen. Voor Europa voorzien van een partikel-filter in de uitlaat en voor het eerst midscheeps geplaatst.

dan ook in de neus zit. Dat kun je oplossen door de auto verder de bocht in te remmen om zo de voorkant sneller daar te krijgen waar je hem wilt. Even dat lichte moment van de neus wekt weinig vertrouwen, maar het verdwijnt subiet net voor het aantikken van het clipping point. Met het gas erop krijg je die uitstekende balans en stabiliteit van een middenmotor-sportwagen. Daar is hij, die onzichtbare grote hand die de auto op het asfalt lijkt te drukken. De 482 pk en 613 Nm op de achteras brengen daarin op deze droge weg geen verandering.

DOSIS C7

Staand achter de auto en ook ervoor zie je de verwoede pogingen van de ontwerpers om de auto een behoorlijke dosis Corvette C7 mee te geven. De kenmerkende achterlichten – vier blokken, twee op elke hoek – doen sterk aan de bilpartij van de vorige denken. De twee gemeen uitgesneden koplampen in het front slagen daar eveneens prima in. En profiel loopt de Corvette-adept echter tegen de grootste schok aan. De relatief korte neus en de lange kont in combinatie met de luchtinlaten voor de beademing van het midscheeps geplaatste





1 Een touchscreen vlak bij het stuur. Het interieur oogt in eerste instantie druk, maar je vindt snel de juiste commandoplekken. 2 De middenconsole met daarop bedieningsknoppen voor zowel bestuurder als passagier loopt als een soort brug door het interieur. Het geeft zo'n lekker ingekapseld gevoel. 3 Rijd je de cabriolet, dan heb je dit uitzicht niet. Het dakmechanisme bevindt zich erboven. 4 Een modern interieur met een voor dit type auto relatief hoge zit. 5 De Chevrolet Corvette is altijd open, want de 'dichte' heeft een uitneembaar targadak.



1



2



3



4



5

blok zorgen voor een profiel dat je kent van Ferrari en Lamborghini. Ik meen er ook wel een vleugje Honda NSX in te zien. Schok of niet, deze keuze legt Chevrolet geen wind-eieren, want sinds het openen van de orderboeken in 2019 ging het hard. Een sluiting door corona en chiptekorten zorgen voor levertijden die bijna oplopen tot een jaar. Het is ook een indrukwekkende machine, die je in de VS vanaf 60.000 dollar (€ 55.000) kunt kopen. En zelfs de Duitse prijs mag er zijn, met iets meer dan € 90.000 voor de dichte en € 106.000 voor de Cabriolet. Tel daar in Nederland minimaal € 70.000 bij op en het wordt toch een heel ander verhaal. Met die prijs in het achterhoofd raakt de Chevrolet Corvette je toch anders. Dan zijn de prestaties mooi, maar minder indrukwekkend. Alsof de weergoden hem een handje helpen, weet het op nieuwe leest geschoeide Amerikaanse icoon me toch nog te overtuigen als echte Corvette. De regen daalt neer en zelfs in standje Tour breekt de achterzijde dwars door de tractieregeling en het ESP heen. Zo herinner ik me alle Corvettes die ik in het verleden reed. Zo bewijst de nieuwste generatie dat die niet alleen maar nette manieren heeft. Gelukkig maar, want in het huidige tijdsgewricht zorgen al zo veel veranderingen ervoor dat het ene na het andere heilige huisje wordt omgekegeld. **W**

AFSCHIED IN MAJEUR

In 'No time to die' hangt Daniel Craig zijn Bond-strikje definitief aan de haak, maar niet voordat hij zijn Aston Martins nog eens duchtig de sporen heeft gegeven. AutoWeek GTO trok naar het circuit van Silverstone voor een unieke filmreünie op wielen.

'Uervloekt' noemde hoofdrolspeler Daniel Craig de nieuwste en meteen ook zijn laatste Bond-film. Liep de voorbereiding al niet van een leien dakje door de omschakeling van Sony naar Universal Pictures, dan zorgden opeenvolgende script-schrijvers én een regisseurswissel er wel voor dat de oorspronkelijke 2019-release niet werd gehaald. Toen de camera's eenmaal liepen, bezeerde Craig eerst zijn enkel en ontplofte er nadien een deel van de set, waardoor er nog meer vertraging ontstond. De première van 'No time to die' werd verschoven naar begin 2020, maar daar stak de bekende coronapandemie tot twee keer toe een stokje voor. Zodoende hebben de Bond-fans dus van 2015 tot eind 2021 moeten wachten om hun favoriete spion nog eens aan het werk te zien.

Of de 25e Bond-film het lange wachten waard was, laten we hier in het midden. Voor dit verhaal zijn vooral de auto's van belang, die net als in de vorige Craig-films worden geleverd door Aston Martin en Jaguar-Land Rover. JLR voorziet de slechteriken van tuimelende Defenders en doorzeefde XF's, Aston Martin verzorgt de 'double-0'-agenten van een gevarieerde selectie edelmetaal. Opvallend daarbij is dat Commander Bond ditmaal louter klassiekers rijdt: in Noorwegen is dat de Aston Martin V8 uit 'The living daylights' (1987) en in Italië de klassieke DB5 van 'Goldfinger' (1964) en 'Thunderball' (1965). Daarmee maakt de ultieme Bond-auto zijn comeback op het witte doek, en hoe! Kenners zullen opwerpen dat 's werelds bekendste sportwagen ook in 'Tomorrow never dies' (1997), 'Casino royale' (2006), 'Skyfall' (2012) en 'Spectre' (2015) te zien was, maar eerder om de zonsondergang tegemoet te rijden dan als ontsnappingsauto. Waarom Aston Martin er opnieuw voor kiest om de klassieke GT in de spotlights te zetten, is een goed bewaard geheim. De gelijktijdige lancering van de 25 DB5 Goldfinger Continuation Cars met alle gadgets van weleer zal er allicht mee te maken hebben, maar ook het feit dat de extreme Valhalla ten tijde van de productie van 'No time to die' nog niet klaar was. Aston Martin zou wel een rijdend prototype met een andere aandrijflijn hebben gemaakt, maar dat model is slechts kort statisch te zien bij gadgetmeester M, de opvolger van opa Q, naar wie de gelijknamige Aston Martin-afdeling is vernoemd.

Voor de moderne touch zorgt ditmaal de DBS Superleggera, die in de film aan 00-agente Nomi toebehoort. Anno 2021 zou je hier eerder een DBX verwachten, maar ook die was ten tijde van de opnames nog niet



Tekst Ken Divjak • Fotografie Aston Martin



REPORTAGE

DE ASTON
MARTINS VAN
NO TIME TO DIE





ASTON MARTIN DB5 (1963)

MOTOR	6-cil. in lijn, atmosferisch
CILINDERINHOUD	3.995 cc
MAX. VERMOGEN	286 pk bij 5.500 tpm
MAX. KOPPEL	390 Nm
AFMETINGEN (L/B/H)	4.570/1.680/1.346 mm
WIELBASIS	2.489 mm
GEWICHT	1.502 kg
VERSNELLINGEN	5, handbak
AANDRIJVING	achterwielen
BANDEN	185/80UR15
TOPSNELHEID	ca. 230 km/u
0-100 KM/H	ca. 8 s
PRODUCTIEAANTAL	1.059
PRIJS	> € 500.000



1 Zelfs zonder 007-gadgets is de cockpit een genot om in te toeven. 2 De 4,0 liter grote zes-in-lijn is potig en beschaafd tegelijk. 3 In de echte wereld schuiven er geen metaalsnijders uit het hart van de Borrani-spaakwielen. 4 Om een originele DB5 zo fel te laten overhellen, heb je veel spierkracht nodig.

in productie. Tijdlozer dan een door Touring getekende GT met een biturbo-V12 worden de klassiekers echter niet, ook al is de hypercoupé ondertussen omgedoopt naar kortweg DBS. Midden 2019 kwam er zelfs een speciale 'On her majesty's secret service'-editie van uit om het toenmalige halve-eeuwfeest van de zesde Bond-film te eren, met daarin een originele DBS in dezelfde kleur. Het zal dan ook niet verbazen dat Aston Martin in de aanloop naar 'No time to die' alweer een speciale 007-reeks van de DBS heeft aangekondigd. Een beter marketingvehikel dan een Bond-film bestaat er gewoonweg niet.

VERKENNINGSRONDE

De DBS is meteen ook de ideale verkenningauto voor het technische Stowe Circuit, waar we de Bond-auto's mogen proberen. Met 1,74 kilometer is deze oefenloop weliswaar korter dan het echte Silverstone eromheen, maar de uitdaging wordt er met al die scherpe bochten niet minder door. Het lijkt dan ook te veel van het goede om een technisch

circuit te leren kennen, 725 paarden, maar door het moderne rubber en de 410 mm grote carbonschijven is de hyper-GT nog altijd veiliger dan een waardevolle klassieker op authentieke banden. Bovendien is de DBS eerder een zachte bruto dan een opgefokte straatvechter, ook al doet de brallende uitlaat na een druk op de glazen startknop anders vermoeden. Deze 'David Brown Sportscar' heeft nu eenmaal veel contradicties in petto, zoals al meteen bij de eerste sprint uit de pitstraat blijkt. Om te beginnen lijkt de massa, die ondanks carbon panelen droog aan de haak 1.693 kg bedraagt, er niet toe te doen in rechte lijn. Al 3,4 seconden na vertrek zit je aan de 100 km/u, nog eens drie seconden later passeer je de 160. En dan die ankers. Serieuze remkracht in een sportwagen is één ding, maar negatieve g-krachten in een zware auto zijn nog iets heel anders, temeer omdat het stuurgevoel haast atypisch licht is en de voorsteven gretiger instuurt dan je verwacht. Het gevolg laat zich raden: de achterkant komt met de minste beroering van het gaspedaal om. Zelfs met ingeschakeld ESP heeft de DBS moeite om al dat vermogen te managen, waardoor de achtertrein onder vollast voelbaar zoekerig wordt. De versnellingsbak is voor deze toepassing versterkt, maar nog altijd een klassieke achttraps ZF met een koppelmvormer. Wel is de eindoverbrenging korter. Nou ja korter: voluit loopt de DBS vlot 340 km/h, ook al houden wij het rond 170 km/u voor gezien. Dat is meer dan genoeg op de rechte lijn, die hier wordt gevormd door een oude landingsbaan en daardoor vrij hobbelig is, wat de achteras zelfs in de vierde versnelling de nodige tractieproblemen oplevert. Het treft dus dat Nomi, die in 'No time to die' kortstondig het 007-nummer van Bond overneemt, van het potiger type is en her en der ook een driftje moet opvangen. Gelukkig

is dat tweede natuur voor de DBS en meteen de ideale intro voor de oudjes zonder rijhulpsystemen.

DUUR EN DUURDER

De Aston Martin V8 van 'No time to die' is dezelfde als die in 'The living daylights' uit 1987. Het model werd in 1969 geïntroduceerd als DBS V8 om de oude DB6 te vervangen en zou precies 20 jaar in productie blijven, zij het verdeeld over vijf verschillende reeksen. De auto waarmee Timothy Dalton destijds over het ijs gleed en Daniel Craig nu opnieuw flaneert, is een zogenoemde Series 4 met een 5,3 liter grote V8 en een handbak. Je herkent de vierde evolutie aan zijn gesloten luchthapper, al zijn de ingewerkte verstralers zeker zo typisch voor de latere modellen. In totaal werden er in twee decennia slechts 4.021 stuks van gebouwd, mede omdat het handwerk 1.200 manuren per stuk vroeg. Op een circuit heeft deze V8 evenwel niets te zoeken. Daarvoor is de

ophanging te zacht, de motor te lui en de handbak te omslachtig. Geen wonder dat Bond er geen stunts mee doet, maar er gewoon op een drafje mee naar zijn geliefde in Noorwegen rijdt. Precies waar deze GT met zijn 315 paarden voor is gemaakt, ook al komen grotere chauffeurs geheid met een hernia aan door de dramatische rijhouding. Verrassend genoeg heeft de rankere DB5 daar minder last van, ook al is het ontwerp van de iconische GT nog een stuk ouder. Je zit er in elk geval dieper in, met het grote stuur binnen handbereik in plaats van ergens tegen de voorruit. Zelfs het frêle pookje van de vijfbak glijdt makkelijker in zijn versnelling, terwijl de zes-in-lijn zijdezacht op de achtergrond spint. In vergelijking met de V8 is het stuur van de DB5 wel zwaarder, want onbekrachtigd. Dat geldt ook voor de remmen, die een fameuze trap nodig hebben om wakker te schieten. Bedenk daarbij dat er van de DB5 geen 20.000, maar eerder 1.000 exemplaren zijn gemaakt (die vandaag al snel een half miljoen euro kosten) en je begrijpt waarom deze testsessie op een gesloten omloop plaatsvindt. Hoe je oudjes als de DB5 überhaupt nog circuitwaardig maakt, is ons een raadsel. Of erger nog: hoe de crew van 'No time to die' erin is geslaagd om Bond zijn DB5 door de smalle straten van Matera te laten schuiven als een volleerd koorddanser. Het grappige antwoord op de hoe-kan-datvraag is cola. Coca-Cola om precies te zijn, in grote hoeveelheden. Dat blijkt in de filmwereld een beproefd middeltje om gladde ondergrond meer grip te geven, zeker als er kasseien aan te pas komen. Dan nog zou een originele DB5 echter hopeloos door de mand vallen, wat de Q-afdeling van Aston Martin tot extreme keuzes heeft gedwongen. Of wat dacht je van quasi-exacte



1



2



3

1 In 1987 schitterde deze V8 in 'The living daylights'. 2 Een goede zithouding vinden in de V8 is geen sinecure, omdat het stuur ver weg zit en de stoel redelijk hoog staat. 3 Deze V8 heeft een manuele vijfbak met een dogleg-patroon. 4 De dikke V8 teert eerder op koppel dan op toeren.

ASTON MARTIN V8 (1963)

MOTOR	V8, atmosferisch
CILINDERINHOUD	5.340 cc
MAX. VERMOGEN	320 pk bij 5.000 tpm
MAX. KOPPEL	435 Nm
AFMETINGEN (L/B/H)	4.667/1.830/1.330 mm
WIELBASIS	2.610 mm
GEWICHT	1.727 kg
VERSNELLINGEN	5, handbak
AANDRIJVING	achterwielen
BANDEN	225/70VR15
TOPSNELHEID	ca. 240 km/u
0-100 KM/H	ca. 6 s
PRODUCTIEAANTAL	352
PRIJS	> € 60.000



4

replica's met carbon panelen over een rallycross-chassis, aangevuld met een instelbare race-ophanging van Prodrive en de hoogtoerige aandrijflijn van een BMW E46 M3? Aan de binnenkant van de stunt-DB5's zien we een geïntegreerde rolkooi, racekuipen in naakt carbon met vijfpunts gordels en een prachtige pedalenset van AP Racing. Alleen de gemaskeerde BMW-pook op de hoge middentunnel ziet er wat knullig uit, maar geeft wel toegang tot zes versnellingen die elk tot 8.000 toeren reiken. Zullen we onze hartslag dus maar eens de hoogte in jagen? De 3,2 liter grote zes-in-lijn springt zonder aarzelen aan en klinkt niet minder dan orgastisch door de open uitlaatlijn. De stoelen zitten strak en de harnessen nog strakker, terwijl het houten DB5-stuur heerlijk in de hand ligt. De diameter mag dan wel van vervlogen tijden spreken, de reacties op je input zijn hypermodern dankzij het stuurhuis van de exclusieve Vulcan. Bovendien stuurt het geheel een stuk lichter dan in het origineel zonder bekrachtiging, terwijl het pookje op z'n BMW's door

de verzetten floept. Het rempedaal vraagt nog de meeste gewenning, omdat het rechtop staat en totaal onbekrachtigd is. Aan vertragend vermogen ontbreekt het de raceremmen evenwel niet, op voorwaarde dat je stevig doortrapt. De laatste atmosferische M3 is met zijn gewicht van dik 1.500 kg al snel, dus kun je nagaan wat dat in een auto oplevert die rijklaar met de 1.200 kg flirt. Doe daar nog een mechanisch sperdifferentieel zonder ESP-werking bij en de klassieke DB5-banden staan voor een oneerlijk gevecht, dat binnen de kortste keren in een rookwolk eindigt. Gemakkelijk valt deze special echter niet te besturen op het gas. Formule 1-coureur Sebastian Vettel eindigde er al eens bijna mee in de vangrail, wat mij motiveert om vooral van het geluid te genieten en het stuntwerk aan Craigs stunt-dubbel Mark Higgins over te laten.

GEEN DRIFTSHOW

Het bewijst dat lang niet alles in de bioscoop is wat het lijkt, maar wel spectaculaire plaatjes oplevert. Bovendien krijgen de 007-stuntpiloten strikte orders om er geen driftshow à la 'Fast & The Furious' van te maken, maar gewoon eerlijk actiewerk dat in de realiteit nét mogelijk moet zijn als middelen en talent aanwezig zijn. Daniel Craig blijkt trouwens ook een begenadigd coureur, die af en toe een scène voor zijn rekening mag nemen. De bekendste is de drift op het marktplein in Matera, waar hij wordt ingesloten door Spectre-leden, die hij met een knappe donut en een paar Gatling-machinegeweren van de baan maait. Dat de Britse spion daarvoor geen 'DB5 M3' gebruikte, maar een neuzware replica met een gekieteld Corvette-blok, hoeft verder niemand te weten ... **AW**



1



2



3

1 Dik twee jaar geleden was de DBS het heetste wat Aston Martin op stal had. 2 Aston Martin heeft nog eens twee aanjagers aan de DBS toegevoegd. 3 Het Superleggera-onderschrift is een knipoog naar de DB5, ook al weegt de DBS nog 1,7 ton. 4 Vooral het infotainmentgedeelte is er sterk op vooruitgegaan.

ASTON MARTIN DBS (2019)

MOTOR	V12, biturbo
CILINDERINHOUD	5.204 cc
MAX. VERMOGEN	725 pk bij 6.500 tpm
MAX. KOPPEL	900 Nm
AFMETINGEN (L/B/H)	4.712/1.942/1.280 mm
WIELBASIS	2.805 mm
GEWICHT	1.693 kg
VERSNELLINGEN	8, automatisch
AANDRIJVING	achterwielen
BANDEN	265/35R21 voor, 305/30R21 achter
TOPSNELHEID	340 km/u
0-100 KM/H	3,4 s
PRODUCTIEAANTAL	n.b.
PRIJS	€ 360.522



4





ASTON MARTIN STUNT-DB5 (2019)

MOTOR	6-cil. in lijn, atmosferisch
CILINDERINHOUD	3.246 cc
MAX. VERMOGEN	343 pk bij 7.900 tpm
MAX. KOPPEL	365 Nm
AFMETINGEN (L/B/H)	4.570/1.680/1.346 mm
WIELBASIS	2.489 mm
GEWICHT	ca. 1.200 kg
VERSNELINGEN	6, handbak
AANDRIJVING	achterwielen
BANDEN	185/80UR15
TOPSNELHEID	ca. 250 km/u
0-100 KM/H	ca. 4,5 s
PRODUCTIEAANTAL	8
PRIJS	n.b.



1 In elke stuntwagen hoort een hydraulische handrem, net als een rolkooi en carbon. 2 De originele toerenteller komt in deze configuratie goed van pas. 3 De pedalenset van AP Racing is prachtig, maar remmen blijft zwaar werk. 4 Driften is met de stunt-DB5 nog een hele kunst.



DE PASSIE VAN LIMBURG ROOD, WIT, MOUSSEREND

Kenners haalden er jarenlang hun neus voor op, maar de hedendaagse topwijnen van eigen bodem lijken in niets meer op het blaartrekkende accuzuur dat in de jaren 70 en 80 uit de fles kwam. Veel Nederlandse en Belgische kwaliteitswijnen staan tegenwoordig op de menukaart van sterrenrestaurants en steken hun tegenhangers uit de zuidelijke wijngebieden naar de kroon. We gaan met een DS 9 E-Tense op wijnreis in het Limburgse heuvelland.

Productie **Hedwyghe** en **Lucas Verbeke** • Fotografie **Verbeke, Etienne van Sloun, Toerisme Vlaanderen**





Na jaren van scepsis en te zijn weggezet als het lachertje van de wijnklas kan niemand er echter meer omheen: Nederlandse en Belgische wijnen verdienen het om eindelijk serieus te worden genomen. In veel Nederlandse sterrenrestaurants maakt de vaderlandse driekleur rood-wit-rosé – voorafgegaan door een sprankelend bubbeltjesaperitief van eigen bodem – inmiddels deel uit van het wijnnarrangement. Niet alleen omdat de vraag naar ambachtelijke authenticiteit de laatste jaren enorm is gestegen, maar simpelweg ook omdat de intrinsieke smaakkwaliteit er flink op vooruit is gegaan.

Door de klimaatverandering is de wijngrens verder opgeschoven naar het noorden; de gemiddelde temperatuur ligt in onze contreien één tot anderhalve graad hoger dan dertig jaar geleden. Dat lijkt nauwelijks verschil te maken, zou je zeggen, maar in de wijnbouw praat je over een klimatologische aardverschuiving. Die grens lijkt zich steeds verder naar het noorden door te trekken, want volgens recente peilingen telt Nederland ruim 170 wijngaarden, die in totaal zo'n 400 hectare beslaan. Zelfs het hoge noorden van Friesland produceert nu uitstekende wijnen. Pinot uit de polder ... Het klinkt bijna hilarisch, maar dit is wel de alarmerende klimaatrealiteit die met name voor de traditionele wijnhuizen verder naar het zuiden een steeds groter probleem wordt.

ADELLIJKE LUSTHOF

Pas in het derde kwartaal van de twintigste eeuw is er (weer) sprake van serieuze wijnbouw in Nederland. Het pionierswerk vond in Zuid-Limburg plaats met als initiator Jean Bellefroid uit het Belgische Borgloon. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd hij samen met veel van zijn streek- en leeftijdgenoten verplicht tot Arbeitseinsatz in de Duitse wijngaarden. Door die dwangarbeid raakte hij gefascineerd door het wijnbouwers-métier. Na de bevrijding van België voegde Bellefroid de daad bij het woord: in samenwerking met de Maastrichtse wijnhandelaar Frits Bosch plantte hij een paar honderd stokken aan bij de restanten van het middeleeuwse klooster Slavante, onder de rook van Maastricht. Bosch oogstte zijn eerste druiven in 1969, maar hield het zelf niet lang vol. Slavante is vandaag de dag nog wel een wijngaard, maar die is in het bezit van andere eigenaren.

Het initiatief kende vrijwel onmiddellijk navolging. Hugo Hulst verruilde de immer slabakkende fruitteelt van de Apostelhoeve prompt voor wijnbouw en daardoor is de hoeve momenteel het langst werkende wijndomein van Nederland. Rond 1997 waren er zeven wijnbedrijven van enige omvang in Nederland, in 2005 was dat aantal al gegroeid tot veertig. Die vooruitgang werd mogelijk door de komst van druivenrassen die schimmeltolerant waren en twee à drie weken eerder rijp. Na de eeuwwisseling kwam het Nederlandse wijnbouwareaal pas echt in een stroomversnelling en in 2005 waren er al meer wijngaarden boven de grote rivieren dan ten zuiden van die scheidslijn. De wijnstok is stevig geworteld in Nederland, om er voorlopig niet te vertrekken. Vooral niet

1 Het hooggelegen terras van Buitengoed Slavante trakteert je op dit uitzicht. Het is het Maasdal bij Maastricht, maar het had net zo goed het Rhônedal bij Lyon kunnen zijn. 2 Een kleine stap van de Franse haute couture naar het luxe interieur van de haute voiture, want dat is de DS 9 wel degelijk. 3 In het feeëriek Jekerdal waan je jezelf al meteen in Frankrijk. 4 Max Verstappen hangt in de wijngrot van Neercanne prominent tussen de Europese staatshoofden. 5 Renaissancistische grandeur op de grens van Nederland en België: de prachtige terrastuin.

Volgens recente peilingen telt Nederland nu ruim 170 wijngaarden, die in totaal zo'n 400 hectare beslaan

in het zuiden van Limburg, dat zichzelf nog steeds aanprijst als dé wijnprovincie van Nederland. Daarin hebben de Limburgers geen ongelijk, want 32 procent van de Nederlandse wijndruiven wordt op deze bodem geteeld. De meeste Nederlanders beschouwen het bourgondische Maastricht al min of meer als een stukje buitenland binnen de gefiguurzaagde landsgrenzen, maar een paar kilometer zuidwaarts, in het feeëriek Jekerdal, waan je je ter hoogte van Château Neercanne zonder overdrijving in hartje Frankrijk. Château Neercanne is de enige Nederlandse wijngaard die onderdeel is van een middeleeuws terrassenkasteel. De toenmalige militair gouverneur van Maastricht, baron Daniël Wolf van Dopff, liet het in 1698 bouwen. De eeuwen daarna werd het afwisselend bewoond door adellijke telgen uit de streek. Château Neercanne stond bij de groten der aarde uit die tijd bekend als een luthof, waarin het heerlijk toeven was. In 1717 bezocht de Russische tsaar Peter de Grote het kasteel, dat toen in het bezit was Jan Frederik Willem, baron van Cler.

In 1839 werd het kasteel Nederlands eigendom. Terwijl het grootste deel van de voormalige heerlijkheid Neerkanne (met een k) bij het vaststellen van de rijksgrens tussen Nederland en België bij de Belgische gemeente Kanne werd gevoegd, bewoog de toenmalige eigenaar van het kasteel, baron Ignatius van Thier, hemel en aarde om zijn riante stulpje onder de Nederlandse gemeente Oud-Vroenhoven te laten vallen. Na veel lobbywerk bij de lokale politiek lukte hem dat ook nog. De achterkleindochter van baron Van Thier, Louise Euphrasine Maria Poswick, was de laatste adellijke bewoner van Château Neercanne. In 1947, twee jaar na de bevrijding van Maastricht, verkocht zij het toen al in zeer slechte staat verkerende kasteel aan de Stichting Limburgs Landschap. Het enige terrassenkasteel van Nederland werd gerestaureerd en vanaf 1955 gehuurd door de Brand Bierbrouwerij, gevestigd in Wylre, die er een bescheiden restaurant startte. In 1984 nam Camille Oostwegel de exploitatie van Château Neercanne over. Sindsdien zijn de prachtige kasteelterrassen in hun oude luister hersteld. Ze vallen nu onder de bescherming van het Unesco-erfgoed.

Ook de eeuwenoude wijnbouwachtergrond van het kasteel werd in ere hersteld. Het perceel werd in 1985 aangeplant met Pinot Noir en in 2021 heringericht met Souvignier Gris, een hybride druivenras dat bestand is tegen schimmel. De wijnstokken staan op een vrij steile zuidhelling, waardoor de druiven relatief veel zon kunnen krijgen en dus uitstekend kunnen rijpen.

DE GROT VAN MAX

Wijnliefhebbers die Château Neercanne bezoeken, mogen zeker niet vergeten een kijkje te nemen in de mergelgrot, waar de wijnvoorraad van het restaurant ligt opgeslagen. De sfeervol ingerichte grot is ook in gebruik als aperitiefruimte, waar gasten voorafgaand aan hun lunch of diner van een glas champagne kunnen genieten. Tijdens een inmiddels historische lunch op 9 december 1991 werd op deze locatie de basis gelegd voor de totstandkoming van het Verdrag van Maastricht. De handtekeningen van de betrokken Europese staatshoofden en regeringsleiders vind je terug in deze grot, naast een prachtig portret



Het onderhouden
van een wijngaard
is en blijft een
delicaat samenspel





van Max Verstappen, dat in 2016 na zijn eerste Formule 1-overwinning bij de Grand Prix van Barcelona prominent in de eregalerij van het ondergrondse gangenstelsel kwam te hangen. “Mathijs Harkema, de zoon van voormalig Neercanne-directeur Peter Harkema, heeft geruime tijd samen met Max deelgenomen aan het wereldkampioenschap karting”, verduidelijkt directeur Pierre Haenen. “Inmiddels is Max de nationale trots van Limburg, maar wij vonden toen al dat hij niet mocht ontbreken in onze wereldberoemde mergelgrot.”

GRANDE ROUTIÈRE

Een laatste blik op het staatsieportret van Max brengt ons onmiddellijk weer in de automobiele sfeer van de DS 9 E-Tense, waarvan we na ruim 200 tamelijk geruisloze en vooral intens eentonige snelwegkilometers tussen Amsterdam en Maastricht de ietwat betere stuureigenschappen van hopen te ontdekken. Dat doen we op de kronkelige en bonkige asfaltwegen naar het volgende wijnkasteel, dat tijdens ons bliksembezoek aan Château Neercanne al even ter sprake kwam: het wijngoed Genoels-Elderen in de Belgische gemeente Riemst.

Raakvlakken zijn er genoeg tussen de Limburgse nederwijnen en deze Frans-Chinese premium sedan, die beoogt de onvolprezen nazaat van de iconische Citroën DS te worden. Van zowel wijnen als DS zwalkte het kwaliteitsimago net iets te lang in allerlei niemandslanden. In het geval van DS in de periferie als luxemerkt van Citroën en daarna als onafhankelijke afsplitsing van het Stellantis-conglomeraat. Anders gesteld: in een spagaat van miskennis, want waar stond DS nu eigenlijk voor? Voor kreten als ‘Different Spirit of Distinctive Series’, waar de almaar wanhopiger marketingafdeling mee aan kwam draven, of toch een ferme knipoog naar het goddelijke ontwerp van Flaminio Bertoni en André Lefèbvre dat in 1955 de wereld met verbazing vervulde? Die onduidelijkheid zorgt nog steeds voor verwarring bij de meest rabiate citrofielen, die zich bij de huidige DS-lijn tevreden moeten stellen met slechts een overblijfsel uit vervlogen tijden: de Franse luxe, die als missie meekreeg tegenwicht te bieden aan de Duitse overheersing in het premiumsegment.

In dit geval doel je dan op de Mercedes-Benz C-klasse, de BMW 3-serie en de Audi A4. En gezien de imposante afmetingen van de DS zelfs op de Mercedes-Benz E, de BMW 5-serie en de Audi A6. Wat overigens in esthetisch opzicht maar matigjes uit de verf komt, want op het eerste gezicht oogt de DS 9 helemaal niet als het exuberante Franse alternatief voor de Teutoonse concurrentie. Met andere woorden: mogen we met de DS 9 de terugkeer van de Grande Routière verwelkomen of is het een iets langere Peugeot 508 met een luxueuze aankleding? Eén ding staat voorop: de 9 moet het merk DS weer terug in de voorhoede plaatsen door een onderscheidend design, een moderne variant qua bijzondere ondersteltechniek en een moderne plug-in hybride aandrijflijn. DS is aan een relaunch bezig in China. Daarvoor heb je nodig: een sedan (check) met veel plek achterin (check) die liefst ook daar wordt gebouwd. Check, want de DS 9 rolt in Shenzhen van de band. Wat bij de DS 7 Crossback nog enigszins ingetogen was, maar bij de DS 9 het

1 Oogstmaand september is de ideale tijd voor een rondrit tussen de wijngaarden. **2** Met name de mousserende topwijnen van Genoels-Elderen staan internationaal hoog aangeschreven. **3** Uit deze volrijpe druiventrossen wordt het ‘nectar en ambrozijn’ van de Limburgse kwaliteitswijnen geperst. **4** De afwijkende ergonomie van het DS9-interieur is niet altijd even praktisch.

duidelijke onderscheid maakt: de limousine-uitvoering trekt meer dan ooit parallellen met de typisch Franse luxeproducten en de Aziatische medemens is daar verzot op.

Ooit liep ik samen met AutoWeek Classics-columnist Ivo Groen (tevens hoofdontwerper van de DS 9) van de trendy DS-shop in de Rue François Premier – parallel aan de Champs-Élysées – naar Ivo's favoriete lunch-bistro daar in de buurt. Wat mij opviel: de dranghekken voor de luxe boutiques van Chanel, Dior, Yves Saint-Laurent en Luis Vuitton. Als bescherming tegen de relschopende jeugd uit de Parijse banlieues, vroeg ik Ivo in al mijn naïviteit. "Nee hoor", antwoordde hij lachend. "Die zijn alleen maar bedoeld om de massale toeloop van shoppende Aziatische dames enigszins in goede banen te leiden."

STIJLUOLLE DETAILS

Dat de DS 9 in de eerste plaats voor de Aziatische markt bedoeld is, verklaart meteen de overdreven aandacht voor stijlvolle details van Franse signatuur, zoals het geguillocheerde aluminium op de motorkap, het hypnotiserende Swarovski-effect van de koplampen, het Chanel-achtige Maison Lesage-borduwerk op de stoelen en niet te vergeten het analoge klokje van BRM, dat zijn prachtige horlogerie tevoorschijn tovert na het indrukken van de startknop. Het grote verschil met zijn avant-gardistische voorganger uit 1955 is de esthetische ingetogenheid waarmee deze luxe wordt gecamoufleerd. Daardoor is de DS 9 niet meteen de blikvanger die je zou verwachten. Zijn generieke trekken zijn noch conservatiever, noch origineler dan die van de Duitse rivalen. Zeker, hij is slank en elegant, maar opvallen in het overwegend grijs geschakeerde autolandschap doet hij niet. Pas wanneer je er met je neus bovenop staat, merk je dat het nieuwe vlaggenschip van DS verre van gewoon is. Wat overigens niet wegneemt dat bepaalde stijlelementen nog steeds verwijzen naar zijn illustere voorganger: Aan de achterzijde springen de hoog geplaatste lichten aan de bovenzijde van de C-stijl in het oog, op de plek waar de DS uit 1955 zijn knipperlichten had. Nog een overeenkomst met de klassieke DS: de spoorbreedte voor is groter dan achter, wat het klassieke DS-idee van een sloep onbewust moet versterken.

De 4,93 meter lange en 1,85 meter brede DS 9 neemt de daklijn een-op-een over van de Chinese uitvoering van de Peugeot 508. Met 2,90 meter heeft de DS 9 een langere wielbasis dan de Europese 508, maar daarmee staan de wielen net zo ver uit elkaar als bij de Chinese 508. De elf centimeters verschil komen de zitruimte achterin ten goede. Vanwege die langere wielbasis baden alle inzittenden in luxe en ruimtelijk comfort. Verder noteren we een hoogwaardig audiosysteem van het Franse Focal met maar liefst veertien luidsprekers, een volledig met nappaleer bekleed dashboard, fraai ogende stoelen, alcantara hemelbekleding én met leer beklede portiergrepen en zonnekleppen en kristalvormige touchknoppen. De achterbank is elektrisch te koelen en te verwarmen en heeft een massagefunctie. De achterpassagiers

Pas in het derde kwartaal van de twintigste eeuw is er (weer) sprake van serieuze wijnbouw in Nederland

1 In het Belgische Haspengouw schieten de nieuwe wijngaarden als paddestoelen uit de grond. 2 De gecombineerde aandrijflijn van de DS 9 E-Tense levert 225 pk. 3 Als Citroën-afspitsing zwalkte het imago van DS net iets te lang tussen automobiele niemandslanden. 4 De DS 9 wordt in het Chinese Shenzhen gebouwd op basis van de verlengde Peugeot 508. 5 Het geguillocheerde aluminium op de motorkap is een van de vele stijlvolle details van Franse signatuur. 6 De huiswijnen van Château Neercanne worden als eerste wijnarrangement aangeboden in het sterrenrestaurant.

profiteren van een middenarmsteun waar usb-aansluitpunten te vinden zijn, en ook de bedieningselementen voor onder meer de massagestoelen en de welkomstverlichting. Wat de comfort- en veiligheidsvoorzieningen aangaat, leunt de DS 9 op de bekende PSA-systemen, zoals een automatisch inparkeersysteem, adaptieve cruisecontrol, Night Vision, verkeersbordherkenning en een rijstrookassistent. Met Driver Attention Monitoring houdt een infraroodcamera de gesteldheid van de chauffeur in de gaten en geeft het systeem een waarschuwing als de chauffeur niet oplet. Eveneens beschikbaar is Smart Access, dat de deuren vergrendelt en ontgrendelt en de auto start door een sleutelcode op de mobiele telefoon. Uiteraard worden er onderdelen gebruikt uit het overkoepelende Stellantis-aanbod. Uit kostenoverweging. Juist die ornamenten vallen uit de toon. Met name het hopeloos gedateerde en pijnlijk langzame infotainmentsysteem uit de Peugeot 508 blijkt een bron van ergernis. Het systeem claimt een 12-inch scherm, maar kaarten van Apple CarPlay en Android Auto beslaan slechts de helft van het scherm. De rest is in gebruik voor de klimaatregeling, die ook pas na een paar aanrakingen in werking treedt. Al even irritant is het touchscreen zelf, dat op zich wel mooi oogt, maar waarvan de digitale logica vermoedelijk op de planeet Zork werd ontwikkeld. Dan druk je ongeduldig een paar keer en voor je het weet, zit je weer drie menu's verder.

Voor al die kleine ergernissen bestaat echter een ruime compensatie: het fantastische rijcomfort. De geruisloosheid in het interieur is fenomenaal. Het filterend vermogen van de ophanging speelt daarin een belangrijke rol. Een Mercedes-Benz S-klasse met luchtvering blijft nog altijd het nec-plus-ultra in het premium-sedansegment, maar deze veel bescheidener DS 9 verteert oneffenheden nagenoeg even moeiteloos, met dank aan het Standaard Active Scab Suspension-systeem. Denk aan Vlaamse kasseien, betonharde asfaltstraten en puntige verkeersdrempels. Een camera achter de voorruit geeft elke 150 milliseconden de nodige asfaltinfo door aan vier sensoren en drie snelheidsmeters, zodat de actieve dempers zich tijdig kunnen aanpassen aan oneffenheden in het wegdek, iets wat met name in België bepaald geen overbodige luxe blijkt te zijn.

Voor de Limburgse wijnqueeste kregen we de 225 pk-versie mee, met een mechaniek dat onderweg vergelijkbaar was met dat van de andere modelvarianten: krachtig en soepel, kortom aangenaam. Rijden in de elektrische modus is een aanrader, omdat dit een auto is met zeer hoge ambities op het vlak van comfort. Terecht, want comfort is wat we associëren met de letters D en S. Het gecombineerde vermogen van 225 pk en 360 Nm voelt niet echt snedig aan, maar levert wel voldoende stuwkracht om de DS 9 in 8,3 seconden naar de 100 km/h te laten sprinten. Qua rijbereik gokt de WLTP-testprocedure op een elektrische actieradius van 48 kilometer, maar in werkelijkheid blijkt de 11,9 kWh aan batterijcapaciteit 10 kilometer eerder al opgesoupeerd.

CHARDONNAY-SUCCESVERHAAL

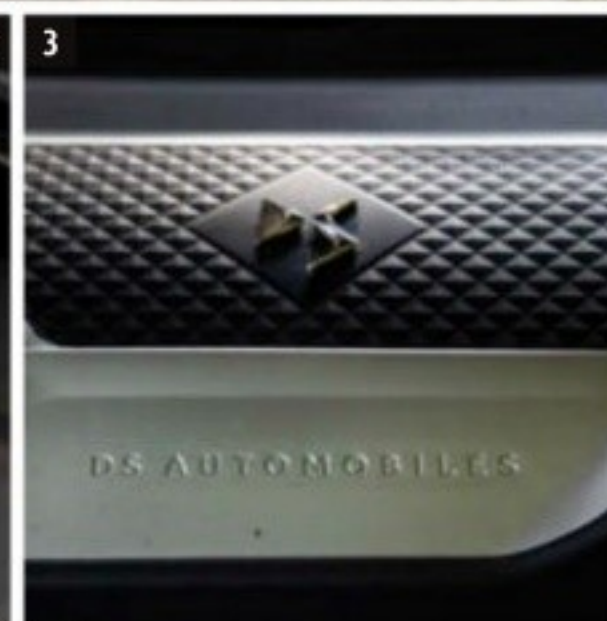
Na flink wat moedwillige omwegen door het zacht glooiende landschap van Belgisch Limburg bereiken we iets na lunchtijd het prachtige wijn-



1



2



3

5



4



6



7





domein van Genoels-Elderen. Waar de wijnstokken rond 1960 in de Lage Landen vooral uit hobbyïsme werden aangeplant, schieten ze in het Haspengouwse landschap de afgelopen tientallen jaren als paddenstoelen uit de grond, maar dan zeer professioneel opgezet. Wijnkasteel Genoels-Elderen is hierop geen uitzondering. Sinds 1990 is dit historische pand in het bezit van de familie Van Rennes, die besloot de wijncultuur in Riemst nieuw leven in te blazen. Met zijn 22 hectare grond is Château Genoels-Elderen het grootste wijndomein in België. En het succes is groot. Het wijngoed is enkel beplant met Chardonnay- en Pinot Noir-druiven, niet alleen de favoriete druivensoorten van de wijnmakers zelf, ook van het gros van de wijndrinkers in België. Op mondiaal niveau wist de familie Van Rennes meerdere prijzen binnen te slepen en sinds de pandemie stijgen de verkoopcijfers door de promotie van lokale producten in de supermarkten.

GOLFBAAN

Op Château Genoels-Elderen schrijven drie generaties van de wijndynastie Kékkö-Van Rennes al ruim een kwart eeuw geschiedenis met Europa's meest noordelijke Chardonnay-succesverhaal. Een waar geworden familiedroom waar een opmerkelijke geschiedenis aan voorafging. Tot zijn levenseinde luieren op een superjacht aan de Franse Riviéra, zakentoon Jaap van Rennes had het moeiteloos gekund. Op zijn 56e was hij na de verkoop van zijn horeca-imperium, met groothandels in Antwerpen, Kerkrade en Valkenburg, rijk genoeg om het zich te kunnen permitteren. Maar alle luxe, getuige ook een prachtige villa met huis en tuinbediendes in de goudkustwijk van Lanaken, een Rolls-Royce en een hele reeks Italiaanse sportwagens voor de zondagsritjes, ging hem na verloop van tijd intens vervelen. Een werkpaard dat in een gouden stal wordt opgesloten, wordt na verloop van tijd rusteloos en ongedurig. Hij ging op zoek naar een nieuwe uitdaging. Die vond hij op een steenworp afstand van de oude Romeinse heirbaan tussen Tongeren en Maastricht, waar hij in eerste instantie een golfbaan wilde aanleggen rond het vervallen classicistische château. Het te koop aangeboden landgoed besloeg echter slechts 18 hectare, te weinig voor een volwaardige golfbaan.

"Iedereen verklaarde mijn grootvader voor gek toen hij op aanraden van zijn vrouw besloot hier een wijngaard aan te leggen en er meteen bij te verkondigen dat Château Genoels-Elderen binnen tien jaar zou uitgroeien tot het grootste en belangrijkste wijnkasteel van België. Hij heeft gelijk gekregen", zegt Julia Kékkö, de 21-jarige kleindochter van de in 2019 overleden Jaap van Rennes. Zij besloot al op zeer jonge leeftijd dat ze de vinologische lijn van de familiedynastie zou volgen. Na een studie oenologie en viticultuur is Julia al volop werkzaam in het bedrijf van haar moeder, die de kneepjes van het vak leerde aan de prestigieuze Université du Vin van Suze-La-Rousse, in de Rhône-vallei. "Een privilege", benadrukt Julia, die een soortgelijke stage in het vooruitzicht heeft bij een van de grote wijnhuizen in de Bordeaux. "Voor de wijnni-

1 In de 13e-eeuwse kelder liggen 150 barriques van Frans eiken uit Allier en de Vozezen, met een gemiddelde jaarproductie van 130.000 flessen. 2 Het wijnkasteel van Genoels-Elderen is het oudste en grootste wijngoed van België. 3 In dit 'vergeten' stukje België vind je ze nog: eindeloze wegen zonder horizonvervuiling. 4 Pas als je er er met je neus bovenop staat, merk je dat het conservatief vormgegeven vlaggenschip van DS verre van gewoon is. 5 De Romaanse kloostergang naast de basiliek van Tongeren is de enige die in het Maasland bewaard is gebleven.

De DS 9 verteert nagenoeg moeiteloos Vlaamse kasseien, betonharde asfaltnaden en puntige verkeersdrempels

versiteit geldt meestal een jarenlange wachttijd en bovendien was een vrouw als student een tamelijk unicum voor die tijd. De vrouwen deden hoofdzakelijk het agrarische werk op het veld, terwijl het wijnmaken een mannenkwesie was. Vrouwen mochten sowieso de wijnkelders niet in, omdat de lichaamsgeur van vrouwen van negatieve invloed zou zijn op de smaak en de kwaliteit van de wijn. Zo werd er in die tijd algemeen gedacht over de rolverdeling van mannen en vrouwen in de wijnbouw", lacht ze met een bedenkelijke frons, terwijl ze ons rondleidt tussen de wijnstokken die er dit jaar maar magertjes bijstaan. "Als wijnmaker voorspel je in het begin van het jaar wat de natuur gaat doen. Daarbij baseer je je op de resultaten van de voorgaande jaren; 2018 en 2020 waren extreem zonnig. We zijn gaan ontbladeren om schimmelziektes te voorkomen. Hadden we beter niet kunnen doen, want daarvoor werden de trossen minder beschermd tegen zonnebrand. Daarom hebben we dit jaar de bladeren te lang laten hangen, waardoor alsnog schimmelziektes ontstonden: door de regenachtige zomer kon het vocht niet weg. Het klimaat warmt op, maar het weer is ook een stuk onvoorspelbaarder en extremer geworden. Dat is de nieuwe realiteit. We denken erover na hoe je je als moderne wijnmaker kunt beschermen tegen die weerfluctuaties, zonder over te stappen op chemische bestrijdingsmiddelen."

RUSSISCHE BOYCOT

Verschuivingen van het klimaat brengen hier prachtige wijnjaren met zich mee, maar ook grotere extremen. Dat 2021 hier een uitstekend voorbeeld van is, weten de wijnbouwers als geen ander. Door voorjaarsvorst en een regenachtige zomer zien veel wijnbouwers in Nederland en België dit jaar hun oogst in rook opgaan.

Ghislain Houben is wijnmaker in Borgloon die op controversiële wijze zoekt naar nieuwe wegen voor de Belgische wijnbouw. Zo bindt hij de stokken hoger op en gebruikt hij daarnaast voor wijnmakersbegrippen omstreden methodes tijdens het proces van druif tot fles. Rijping in kersenhouten vaten en het toevoegen van hop tijdens het proces zijn hier slechts een paar voorbeelden van. Met deze nieuwe methodes en vooral zijn kijk op de productie van ecologisch-vriendelijke wijnen richt hij zich op de jonge consument. In Nederland is de blik al gevestigd op het milieu, de gemiddelde Belgische consument geeft zijn geld toch nog liever uit aan een goede Bourgogne Blanc of Saint-Aubin.

Zijn toekomstvisie reikt verder dan zijn eigen achtertuin. De Limburgse voerstreek stond voorheen vooral bekend om de teelt van appels, peren en kersen. De Limburgse fruitsector kreeg in 2014 echter zware klappen te verwerken doordat Rusland een boycot op onder andere Europees fruit invoerde. Die sancties waren een reactie op de strafmaatregelen van de EU tegen Moskou na de annexatie van de Oekraïense Krim, eerder dat jaar. De boycot trof met name de export van Belgische peren, want ongeveer 60 procent daarvan ging naar Rusland. "Daardoor moesten de fruittelers van Haspengouw op zoek naar andere bronnen van inkomsten", zegt Houben, die in het dagelijkse leven economie doceert aan de Universiteit van Hasselt. "Hier op wijndomein Helshoven is een unieke samenwerking met de fruittelers ontstaan. Zij verbouwen

Ook Nederlandse wijnproducenten hebben een moeilijk jaar achter de rug

de druiven en ik houd mij vooral bezig met het commerciële natraject." Met het glas in de hand leidt hij ons rond in zijn heiligdom. "In 2002 heb ik hier de eerste wijnranken aangeplant op de grond die sinds 1907 al familiebezit was. Ook mijn zoon Jeroen, die letterlijk opgroeide tussen de wijnvaten, is gebeten door de wijnmicrobe. Samen bewerken we met de lokale boeren 6,5 hectare aan wijngaarden, met daarop maar liefst dertig verschillende druivenrassen. Dit resulteert in een heel uiteenlopend aanbod aan klassieke witte en rode wijnen, maar er wordt ook volop geëxperimenteerd met zeer diverse assemblages op vaten van eikenhout, kersenhout, graniet en leem. In 2018 zijn we erin geslaagd de eerste Belgische oranje wijn te maken. Wijndomein Hoenshof geniet vooral bekendheid om zijn sublieme zoete wijnen met frisse geuren. Ook de ijswijnen van appel, peer en druif die hier worden gemaakt, genieten een grote faam. Sinds 2017 zijn we met onze wijncreaties ook voortdurend in de prijzen gevallen. Zo behaalden we een gouden medaille voor de Cuvée d'Amour, latest harvest, en ook een zilveren bekroning voor de Pinot Gris Barrique. En twee jaar geleden behaalde onze rode wijn Stierenbloed opnieuw een gouden medaille tijdens de jaarlijkse wedstrijd voor beste Belgische wijn."

CHAMPAGNE UIT ENGELAND

De meeste wijnproducenten hebben bepaald geen gemakkelijk jaar achter de rug vanwege corona en de veel te natte en koude zomer. Door voorjaarsvorst en veel regen in de zomermaanden zagen ook veel wijnbouwers in Nederland en België dit jaar hun rendement danig gereduceerd. Houben: "De oogst, het transport en de proeverijen: alles verliep het afgelopen jaar anders en meestal niet in het voordeel van de kleine producenten. Landbouwers in het algemeen en de wijnboeren in het bijzonder hebben natuurlijk door de eeuwen heen voortdurend te maken gehad met de grillen van de natuur: onverwachte lentevorst, lang aanhoudende hittegolven, verwoestende hoosbuien. Dat gebeurde dertig jaar geleden mondjesmaat, maar de laatste jaren zien we een terugkerend patroon dat steeds extremer wordt." Houben zegt het met bezorgdheid in zijn stem. Het onderhouden van een wijngaard is een delicaat samenspel van bodemsoort, de openvolging van zon- en neerslagdagen en de temperatuurschommelingen die daarmee gepaard gaan. Houben: "Als een van die factoren ingrijpend verandert, zoals nu met de klimaatopwarming, raakt dat proces uit balans. Vanwege de veel te warme zomers heeft bijvoorbeeld een aantal grote champagnehuizen de productie al gedeeltelijk naar Zuid-Engeland verkast. Enerzijds vanwege de Brexit, maar vooral omdat ze met de traditionele druivensamenstelling steeds moeilijker de vereiste kwaliteitsstandaard kunnen bereiken. Vanwege de hoge temperaturen, ook 's nachts, worden de druiven heel vroeg rijp, waardoor ze steeds vroeger in het seizoen moeten worden geplukt. Daardoor mis je echter wel de zuurtegraad die de tintelende smaaksensatie van een goede champagne grotendeels bepaalt. De Engelse varianten mogen vanwege de Appellation-breuk weliswaar niet als champagne worden verkocht, maar een andere uitweg was er niet en zal er in de nabije toekomst ook niet komen, ben ik bang." **AW**



JENEVERMUSEUM

1 Het jenevermuseum van Hasselt is, zoals de naam al doet vermoeden, gewijd aan het godendistillaat dat in de jeneverhoofdstad van Belgisch Limburg eeuwenlang werd gestookt en gedronken. De Hasseltse jeneverstokerij groeide in de 19e eeuw uit tot een industrie die het economische, sociale, culturele en politieke leven in de stad volledig bepaalde. Pronkstuk van het museum is een werkende stookinstallatie uit die bloeiperiode, die nog steeds wordt gebruikt voor het ambachtelijk produceren van de huisjenever van het museum.

jenevermuseum.be



WIJNKASTEEL GENOELS-ELDEREN

2 Langs de oude Romeinse verbindingsweg tussen Tongeren en Maastricht ligt ter hoogte van Riemst het enige en oudste wijnkasteel van België. Niet bij toeval, want de Romeinen ontdekten 2000 jaar geleden al dat de kalkrijke leem- en zandbodem op deze plek uitermate geschikt was voor de Vitis Vinifera, de wijndruif. Het wijngoed omvat tegenwoordig zo'n 22 hectare Chardonnay en Pinot Noir, verspreid over diverse percelen. De acht huiswijnen vinden inmiddels gretig aftrek in sterrenrestaurants in binnen- en buitenland.

wijnkasteel.com



CHÂTEAU NEERCANNE

3 Het zeventiende-eeuwse Château Neercanne is het enige terrassenkasteel van Nederland. Drie van de vier oorspronkelijke baroktuinen zijn in hun oude luister hersteld als onderdeel van het sterrenrestaurant, waarvan de wijnkelders zijn gevestigd in de oude gangen van de mergelgrot. De geschiedenis is terug te vinden op de wanden in de grot. Overal staan handtekeningen en teksten van bekende wijnliefhebbers. Ook koningin Beatrix liet zich niet onbetuigd tijdens de feestelijke lunch die hier plaatsvond als prelude op het Verdrag van Maastricht. Dit samenwerkingsakkoord uit 1993 was het fundament van de Europese Unie en de invoering van de euro.

oostwegelcollection.nl



BISTRO BIS

4 Wie hunkert naar een Parijs' Bohémien-sfeertje, culinair uit evenwicht wil worden gebracht, maar niet het budget heeft voor een sterrendiner is bij Bistro Bis in hartje Tongeren aan het juiste adres. Chef Dimitry Lysens en *lady of the house* Aagje Moens bieden een keuken aan die een mix is van Belgische, Australische en mediterrane kookstijlen. De menukaart vermeldt slechts negen seizoensgebonden streekgerechten, waarmee je zelf een menu kunt samenstellen. Ook het bijpassende wijnarrangement bestaat voornamelijk uit Limburgse topwijnen. Als er een sterrenklassement zou bestaan voor bistro's, dan verdient Bis er drie.

bistrobis.be



SINT-PIETERSBERG

5 Om te voorkomen dat het Duitse bezettingsleger ze zou confisqueren brachten de Nederlanders in april 1942 een groot aantal nationale kunstschaten, waaronder de Nachtwacht van Rembrandt, van de rijkskluis in Heemskerk over naar een speciaal ingerichte mergelgrot in de Sint-Pietersberg. Pas na de Tweede Wereldoorlog keerden de kunstwerken naar hun musea terug. Het is slechts een van de vele verhalen rond dit gigantische ondergrondse vestingsbastion, dat eind 1600 in opdracht van de Franse Zonnekoning Lodewijk XIV aan de rand van Maastricht werd gebouwd.

exploremaastricht.nl



OVERNACHTEN IN WIJNVAT

6 In de tuin van de vierkantshoeve Helshoven in Borgloon kun je als wijnliefhebber je ultieme fantasie in vervulling zien gaan: overnachten in een reuzenwijnvat. Pal naast de wijngaard van de kasteelhoeve zijn vier levensgrote houten wijnvaten ingericht als romantische hotelkamers. Na ontvangst met – hoe kan het ook anders – een glaasje Limburgse huiswijn kun je relaxen in je eigen luxe wijnvat-hotelkamer. Die is voorzien van een tweepersoonsbed, een klein balkonnetje en een vuurkorf. Een ontbijtkorf kan worden besteld bij het restaurant van wijngoed Helshoven. hoenshof.be



WITTE PAREL

7 Het pittoreske witte stadje Thorn ontstond rond 975 toen in de uiterwaarden van de Maas bij Roermond een benedictinessenklooster werd gesticht voor dames van adellijke komaf. Het groeide uit tot een wereldlijk sticht en later tot een mini-vorstendom. Toen Napoleon begin 1800 Nederland annexeerde, maakte hij meteen een eind aan dat bizarre machtsimperium. De klooster-vrouwen sloegen op de vlucht, waarna de armen uit de moerassige omgeving er hun intrek namen. De Fransen stelden een belasting vast die afhankelijk was van de grootte van ramen, maar die konden de nieuwe bewoners onmogelijk betalen. Daarop metselden ze de ramen dicht en werden de gevels witgeschilderd, zodat het verschil tussen de oude en nieuwe stenen onzichtbaar werd. hartvanlimburg.nl



CHÂTEAU ST. GERLACH

8 In 1994 werd de Limburgse hotelier Camille Oostwegel, zelf geboren en getogen in Houthem, eigenaar van de Sint-Gerlachus-klooster nabij Valkenburg. Na een omvangrijke renovatie werd het in 1997 door Pieter van Vollenhoven geopend als luxe-hotel en -restaurant. In februari 2002, kort na de introductie van de euro, werden bij het hotel twaalf platanen geplant ter herinnering aan de Europese regeringsleiders die toen in Château St. Gerlach overnachtten. Ook George W. Bush was hier te gast, tijdens de 60e herdenking van de Tweede Wereldoorlog op de Amerikaanse begraafplaats Margraten. Markant is de financiële donatie van de Rolling Stones aan de reconstructie van het gezicht van de Heilige Gerlachus. In 2014 logeerde de band in St. Gerlach vanwege het optreden op Pinkpop in Landgraaf. oostwegelcollection.nl



BED & BREAKFAST GAUDIUM XII

9 Waarom een hotelbunker van de voor de hand liggende ketens als je in de historische binnenstad van Tongeren voor een vergelijkbare prijs een bed & breakfast kunt boeken met het vijfsterrencomfort van een luxe resort? Op loopafstand van het Gallo-Romeins Museum en de gezellige antiekmarkt op zondagmiddag werden we aangenaam verrast bij Bed & Breakfast Gaudium in de Schuttersgang, een gezellig steegje langs de Maastrichterstraat, de belangrijkste winkelstraat van Tongeren. Gaudium XII heeft drie stijlvol ingerichte kamers in de aanbidding, voorzien van alle comfort met behoud van de authentieke bouwstijl van eind 19e eeuw. De smaakpapillen worden er al vanaf het ontbijt verwend met Limburgse streekgerechten en huisbereide lekkernijen. gaudiumtwaalf.be



MERGELGROTTEN KANNE

10 Miljoenen jaren geleden lag Limburg nog midden in zee. De kalk in de schelpen van de zeedieren mengde zich met klei, waardoor er mergel als sediment ontstond. In het Limburgse grensgebied startte de ondergrondse mergelontginning al vóór de 15e eeuw. Met de mergelstenen bouwden de dorpingen de lokale kerken en burchten. Tijdens een rondleiding in de daardoor ontstane mergelgrotten ontdek je de mooiste plekken in het gangenstelsel met zijn eeuwenoude muurschilderingen en fossielen van zee-egels en vissen. Tijdens deze rondleiding wordt je volop verwend met allerhande proeverijen van lokale streekgerechten. Als apotheose een bezoek aan Château Neercanne en een glaasje Limburgse wijn in de wijnkelder van het kasteel. visitkanne.be



GALLO-ROMEINS MUSEUM

11 Neanderthalers, de eerste groepen homo sapiens, bandkeramische boeren uit het neolithicum, Kelten en Eburonen, Romeinen en Franken, ze lieten allen hun sporen na in de omgeving van Tongeren, de oudste stad van België. De permanente tentoonstelling in het Gallo-Romeins Museum vertelt het verhaal van al deze streekbewoners, van de prehistorie tot de vroege middeleeuwen. Er zijn meer dan 2.000 authentieke bodenvondsten te zien: vuurstenen, vuistbijlen, de eerste metalen zwaarden, fijnzinnige juwelen en intrigerende godenbeeldjes. galloromeinsmuseum.be

ALGEMENE INFO

- toerismevlaanderen.nl
- visitlimburg.be/nl/wijndomeinen
- visitlimburg.be/nl/wat-te-doen/terroir-beleeftour-haspengouw
- borgloon.be/toerisme/streekproducten/wijn

TEST

PORSCHE 911
GT3 TOURING

Voor puristen zal de Porsche 911 GT3 Touring op papier de ultieme auto zijn. Atmosferisch, voorzien van een handgeschakelde zeskak en ontdaan van de meest opzichtige delen van een standaard GT3. En soms is de werkelijkheid precies conform verwachting.



PORSCHE 911 (992) GT3

MOTOR	6-cil. boxer
CILINDERINHOUD	3.996 cc
MAX. VERMOGEN	510 pk bij 8.400 tpm
MAX. KOPPEL	470 Nm bij 6.100 tpm
AFMETINGEN L/B/H	4,57/1,85/1,28 m
WIELBASIS	2,46 m
GEWICHT (LEEG)	1.418 (1.435) kg
VERSNELLINGEN	6, handgeschakeld (7, automaat met dubbele koppeling)
AANDRIJVING	achterwielen
BANDEN V/A	255/35 ZR20 / 315/30 ZR21 Michelin Pilot Sport Cup 2
TOPSNELHEID	320 (318) km/h
0-100 KM/H	3,9 (3,4) s
0-200 KM/H	11,9 (10,8) s
VANAFPRIJS	€ 238.800

Alle gegevens volgens opgave fabrikant () = PDK

PURISTENDROOM

Als de toerentellernaald van de Porsche 911 GT3 Touring voor de zoveelste keer met alarmerend tempo langs de '8' op de wijzerplaat zwiëpt, lijkt de tijd even te vertragen terwijl zich een dermate intens en onverzettelijk gevoel opdringt dat het alleen een jeugdherinnering kan zijn. Opeens ben ik weer tien jaar oud en zit ik op de bijrijdersstoel van de Ford Transit van mijn vader. Die is druk aan het bellen met de telefoon in de hand, toen nog legaal, en heeft daarom geen hand vrij om te schakelen. Mijn eigen kennis van auto's strekt nog niet heel veel verder dan dat de topsnelheid altijd de maximale waarde op de snelheidsmeter min 20 kilometer per uur is. Toch weet ik, en dat is de trigger voor dit kleine mentale intermezzo, dat het geluid van de motor een punt heeft bereikt waarop er heel snel geschakeld moet worden. Ik leg mijn linkerhand op de pook, een fractie van een seconde stopt het telefoongesprek terwijl mijn vader naar beneden kijkt en dan op de koppeling trapt. Het motorgeluid neemt direct evenredig af met het motor-toerental en ik voel dat het mijn moment is. De lange pook gaat met de nodige weerstand uit de derde versnelling en ik zoek driftig naar vier. Het duurt even, mijn tienjarige zelf heeft immers geen idee waar hij naar op zoek is. Door een combinatie van geluk en volharding lukt het. Mijn vader laat de koppeling los en het motortoerental stijgt weer. De eerste succesvolle schakelactie. En kennelijk een herinnering die diep verankerd ligt in mijn geheugen.

SPECTACULAIR MISLUKKEN

Bovendien is die eerste succesvolle schakelactie direct verantwoordelijk voor het feit dat de meest recente spectaculair mislukt. Tussen het moment waarop de atmosferische 4,0-liter zescilinder boxermotor langs de 8.000 omwentelingen gaat en het moment waarop hij bij 9.000 de rode lijn bereikt, zit niet genoeg tijd voor jeugdherinneringen. Met een klap kom ik weer terug in het heden als de motor genadeloos begint te hameren in



Foto: Marco Gorter • Fotografie Arno Lingetrek

de begrenzer. Snel door naar de volgende versnelling en net doen alsof je de omstanders – of beter: getuigen van je onkunde – niet hebt gezien. Ziedaar ook de reden dat het merendeel van de Porsches 911 tegenwoordig met PDK wordt verkocht. Sneller, zuiniger en minder risicovol voor je ego. En toch zou het bij deze 911 GT3 Touring niet passen. In tegenstelling tot zijn voorganger kún je de 992 GT3 Touring bestellen met de onverslaanbare transmissie met dubbele koppeling, maar dan ontzeg je jezelf, naast het risico op imagoschade, één van de mooiste ervaringen die je in een auto kunt hebben. Het moment waarop je al je vaardigheden succesvol inzet om een fractie van een seconde voordat de motor de toerenbegrenzer raakt op te schakelen of vlak voor het moment van insturen juist de laagst mogelijke versnelling te vinden. Los daarvan schakelt de handgeschakelde transmissie van de vleugelloze GT3 heerlijk precies, kort en zwaar. Het communiceert op magistrale wijze dat je zonder hulp van buitenaf het maximale uit de aandrijflijn aan het halen bent. Nou ja, bijna dan. Een automatische tussengasfunctie is beschikbaar en je kunt bij het opschakelen gewoon het gaspedaal gevloerd houden; de elektronica regelt dat de motor op het juiste toerental voor de volgende versnelling komt. Die hulp treedt echter nooit op de voorgrond en is welkom omdat de juiste versnelling

essentieel is. In tegenstelling tot de tegenwoordig bijna obligate turbomotoren, die hun vermogensgeheimen makkelijker prijsgeven dan een legpuzzel met vier stukken, vereist het turboloze 4,0-liter grote stuk hemel achterin de GT3 Touring veel meer van je concentratie. Aan de souplesse ligt het niet, de zescilinder draait net zo lief 2.000 toeren als 9.000, maar met de wetenschap dat er ergens 510 pk wacht, valt de acceleratie onderin tegen. Pas bij 4.000 begint het en vanaf daar wordt het een majestueuze demonstratie van atmosferische schoonheid in geluid en daadkracht. Dankzij individuele gaskleppehuizen reageert het blok met onovertroffen explosiviteit en zolang de toerenteller op het rechtergedeelte van de schaal blijft, lijkt de Touring niet te stoppen. Ook als het niet op het scherp van de snede gaat, wanneer je even van 4.000 naar 6.000 trekt, klinkt de boxer puurder en feller dan welke andere benzinemotor ook. Daardoor voelt de Touring snel, zelfs als de stopwatch anders uitwijst. De aandrijflijn grenst aan perfectie en de nog wat betere PDK zou dat ironisch genoeg verminderen. Meer dan bij de reguliere GT3, die er met zijn enorme, handmatig te verstellen vleugel alles aan doet om de laatste honderdste van een seconde te winnen, en de snellere automaat die in het verlengde daarvan past. Zo niet de Touring, die door het ontbreken van



1



2



3

1 De bumperdelen die bij de GT3 zwart zijn, zijn bij de Touring meegespoten. 2 Heerlijk doelgerichte werkplek met een vleugje nostalgie. 3 Het liftsysteem voor de vooras verdient zichzelf binnen twee verkeersdrempels terug. 4 Net als de gewone GT3 is er een speciale modus met zo min mogelijk afleiding. 5 Deze uitschuifbare spoiler wekt alsnog de nodige downforce op, en je kunt hem onzichtbaar maken. 6 Geen enorme vleugel achterop, wel sleuven in de neus voor meer downforce daar.

de enorme achterspoiler uiteraard minder neerwaartse druk levert. Het adaptieve exemplaar achterop de Touring heeft als voordeel dat je op elke plek die niet een circuit is minder aanstellerig overkomt.

DUBBELE DRAAGARMEN

Toch verwacht alleen een absolute leek de stealth-GT3 met een Carrera. Niet alleen door de enorme, downforce genererende sleuven in de neus, maar ook de manier waarop de auto op de weg staat. Er gaat dreiging en doelgerichtheid van uit. Niet zonder reden, want op de downforce-verhogende vleugel en wat aanpassingen aan de vloer na is de Touring identiek en dat betekent heel serieuze hardware. Van de nieuwe dubbele draagarmen aan de voorzijde tot de dunnere beglazing en van de optionele Michelin Pilot Sport Cup 2-semi-slicks tot de vierwielbesturing: het komt één op één over. Dat betekent dat ook de Touring rijdt alsof iemand je met bouten heeft vastgemaakt aan de auto. Je voelt alles, bent je instinctief bewust van elke millimeter beweging in het chassis. Het rempedaal vereist spierkracht, met als gevolg dat je de vertraging in meters per seconde kwadraat tot drie cijfers achter de komma precies kunt bepalen. Omdat de versie met handbak bovendien een mechanisch sperdifferentieel heeft en

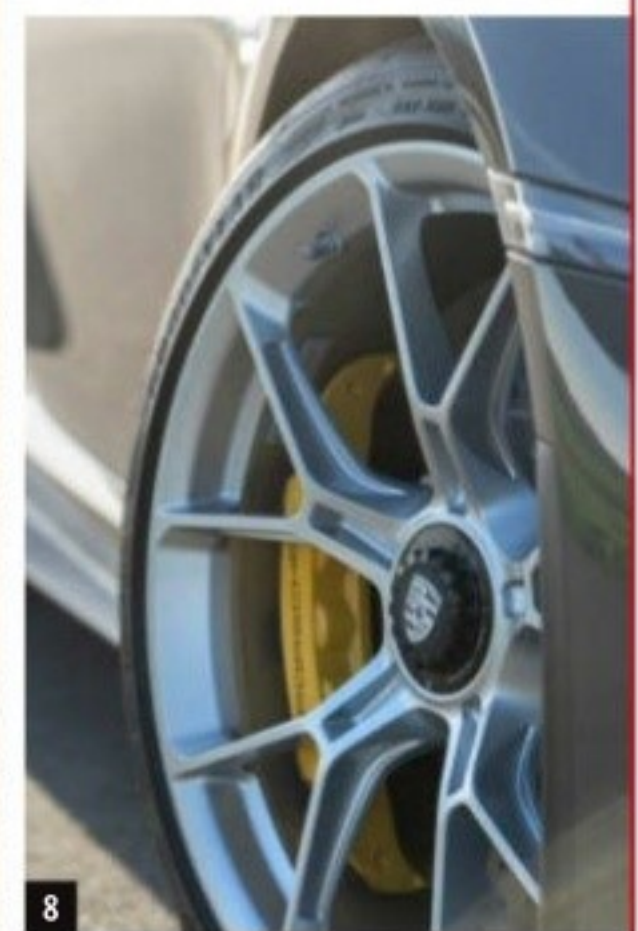
Je voelt alles,
bent je instinctief
bewust van elke
millimeter
beweging in het
chassis

geen torque vectoring-variant zoals de PDK, voelt het nog sneller vertrouwd. Het is een bijzondere vorm van helderziendheid die de enorme bochtensnelheden lang niet zo intimiderend doet lijken als ze zijn. De Touring neemt je allerminst bij de hand, zeker niet als het nat en/of koud is. In plaats daarvan wint hij je vertrouwen door heel duidelijk te vertellen wat er gaat gebeuren. Jij bent verantwoordelijk voor de gevolgen. De snelheden waarop de lagere hoeveelheid downforce merkbaar begint te spelen, liggen ook ver buiten wat op de openbare weg realistisch is. Door de minutieuze controle over de wielen, mede dankzij die nieuwe voorwielophanging, voelt de Touring daarbij niet eens onverdraaglijk oncomfortabel aan. Stevig en communicatief, maar niet stuiterig of overdreven spoorgevoelig. Doe jezelf alleen wel

een plezier en ga voor de Goodyear Eagle F1 Supersport-banden. In tegenstelling tot de Michelin-semi-slicks belt je gezin dan niet iedere keer als je bij nat weer in je Touring stapt 113 Zelfmoordpreventie. Het wordt dan een verrassend bruikbare auto voor semi-dagelijks gebruik, zijn enorme potentieel indachtig. Alleen het geluidsniveau maakt noemenswaardig inbreuk op de geschiktheid voor alledag. Het gebrek aan isolatiemateriaal zorgt voor een relatief laag gewicht en een betere hoorbaarheid van de motor, maar ook van banden- en windgeruis en dat wordt op lange afstanden snel vermoeiend.

PAST IN HET PLAATJE

Het past dan wel weer in het plaatje: je koopt de Touring niet voor de grote mate van gemak. Daar is de Carrera GTS voor, die in de praktijk vrijwel net zo snel zal blijken, in elk geval op de openbare weg. Bovendien is die met een prijs van € 184.600 zomaar € 55.000 goedkoper. Het zal de purist niet uitmaken. Die zal misschien eindigen met een GTS, de droom zal altijd een GT3 Touring blijven. De meest puristische 911 die Porsche bouwt en op de juiste tijd en plaats een auto die je meevoert naar een plek waar weinig andere auto's kunnen volgen. Het spul waar herinneringen in worden gemaakt die de rest van je leven bij je blijven. **AW**



7 Ga voor de Goodyear-banden, die hebben nog een vorm van grip op nat. 8 Keramische remmen zijn lichter en beter bestand tegen mishandeling. Ze zijn ook schreeuwend duur. 9 Je kunt voor carbon racekuipen gaan, maar bij regelmatig gebruik zijn deze 'gewone' sportstoelen fijner.



Soms fungeert het woord coachbuilding als een eufemisme voor op maat gemaakte luxe voertuigen met een zeer uitgesproken ontwerp van verbijsterend twijfelachtige esthetische kwaliteit. Gelukkig is dit niet altijd het geval, zo oordeelt autodesigner Niels van Roij over de Rolls-Royce Boat Tail.

ZACHTE EN INFORMELE HUID IS GROOT CONTRAST MET FORMELE PHANTOM 7. FEATURE LINE LOOPT STERK AF VANUIT NEUS EN MAAKT HIERDOOR TYPISCHE ROLLS-ROYCE VALLENDE SCHOUDERLIJN

VOORRUITSTIJL VAN PHANTOM DROP HEAD COUPE SLIM IN GLAS EN CHROOMELEMENT GEVAT OM UNIEKE VISUELE UITING TE ONTWERPEN

TYPISCHE COACH DOORS ZIJN BELANGRIJK ELEMENT ROLLS-ROYCE-DNA

FADE-OUT-LAK OP MOTORKAP VAN DONKERBLAUW NAAR LICHTBLAUW

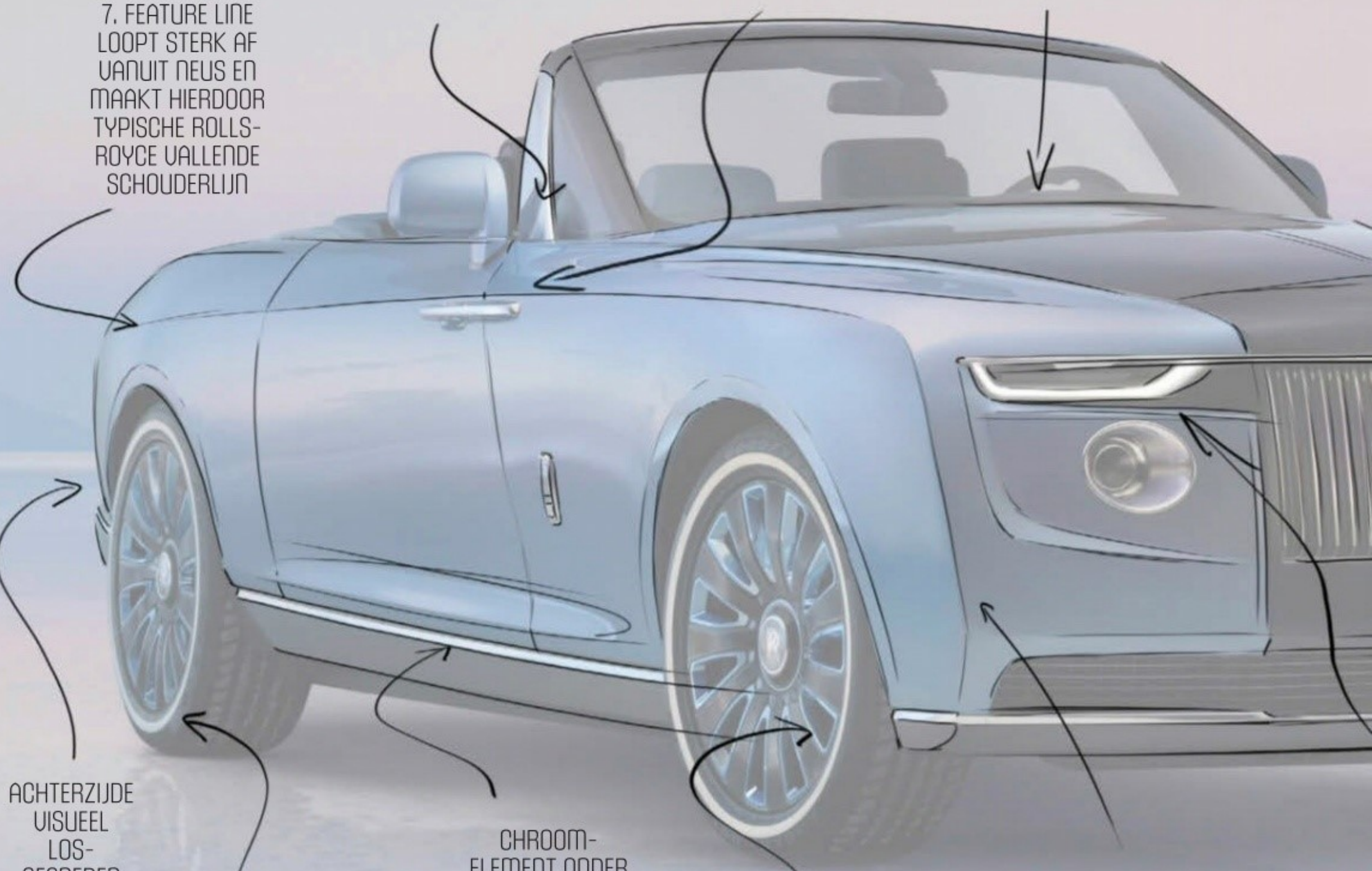
ACHTERZIJDE VISUEEL LOS-GESNEDEN VAN ZIJKANT EN EEN LINK NAAR JACHTEN

WITTE LIJN OP BAND LINKT NAAR HERITAGE MET WHITE WALL-BANDEN, VERGROOT DE OUTLINE VAN DE VELG VOOR BETERE PROPORTIONELE SAMENHANG MET BODY

CHROOM-ELEMENT ONDER HOEK OMHOOG-GEDRAAID NAAR HET LICHT EN DAARDOOR IN EXACT JUISTE MATE AANWEZIG

DUOTONE WIELEN MET ZWARTE BASIS ZIJN UNDERSTATED ALS BODY, MET ENKEL BLAUWE DETAILS, HIERDOOR GAAT DE AANDACHT NAAR DE AUTO

SPATBORD EN HOEK NEUS GEHEEL UIT ÉÉN DEEL GEKLOPT, ZONDER REGULIERE DEELNADEN VAN BUMPER; ZEER CLEAN



ROLLS-ROYCE BOAT TAIL

Tekst Niels van Roij • Illustratie Niels van Roij

ZEER SUBTIELE VOUW
IN HET MIDDEN VAN
DE MOTORKAP ALS
LINK NAAR KLASSIEKE
ROLLS-ROYCE-
MODELLEN

GRILLE GEÏNSPIREERD OP DE
ROMEINSE PANTHEON-TEMPEL EN
HIER UNDERSTATED EN MEER
DRIEDIMENSIONAAL TOEGEPAST

FIJN HORIZONTAAL
CHROMELEMENT
LINKT LAMPEN,
ONDERBREEKT GRILLE EN
MAAKT NEUS VISUEEL
BREDER EN LAGER

LAGE LUCHTINLAAT
VERLAAGT VISUEEL HET
ZWAARTEPUNT EN IS
HAAST ONZICHTBAAR
AANWEZIG, SUBTIELE LINK
NAAR BREEDTE VAN GRILLE
DOOR INKERVING

UNIEKE LED-
DAYTIME RUNNING
LIGHTS BEDINGEN
NIEUW GEZICHT
EN HEBBEN
INTELLIGENTE,
MAAR NIET
AGRESSIEVE
FOCUS

DONKER ELEMENT
ONDERIN LOOPT
VISUEEL DOOR
WIELEN HEEN
OMHOOG NAAR
ACHTEREN,
WAT DE AUTO
VISUEEL LICHT
MAAKT EN
LINKT AAN
EEN NAUTISCH
THEMA

In de auto-industrie heeft een decennialange focus op het aanbieden van steeds meer opties in elke klasse geresulteerd in enorme personalisatiemogelijkheden. Fraaie stiksels en leren bekleding zijn al jaren niet meer alleen het domein van handgemaakte automobielen.

Zelfs Opel biedt het samenstellen van een unieke lak aan. Dit maakt het voor fabrikanten in het topsegment steeds moeilijker zich wezenlijk te onderscheiden van premium- of zowaar reguliere merken. Coachbuilding is dan een uitgelezen kans voor luxemerken om hun cliënten werkelijk originele voertuigen en carrosseriestijlen te kunnen aanbieden. Recent onthulde coachbuilt modellen, zoals de Bugatti La Voiture Noire en de Bentley Bacalar, maakten echter pijnlijk duidelijk dat een goed concept niet altijd leidt tot een goed product. Rolls-Royce heeft met de Boat Tail een atletische moderne duiding van het gelijknamige jaren-30-ontwerpthema neergezet: een voertuig met nautische invloeden in zowel vorm als materiaal. Ten opzichte van donorauto Phantom 7 Drop Head Coupé zijn de verhoudingen van de Boat Tail vol impact, maar beduidend zachter en met sterk verminderde formaliteit uitgevoerd. De Phantom 7 was met recht fraai architecturaal getekend, in lijn met de merkidentiteit van Rolls-Royce en natuurlijk de iconische grille, geïnspireerd door de imposante Pantheon-tempel in Rome. Deze strenge architecturale designthema's zijn in de Boat Tail aanzienlijk gematigd. Het idee om deze Rolls-Royce minder plechtstatig te tekenen – daarmee beter passend bij dito klanten en het gebruik van de auto – is een relevante keuze, die exceptioneel goed is uitgevoerd. Het is vergelijkbaar met hoe de Ghost niet eenvoudigweg een kleinere interpretatie van het Phantom-design is, maar ook ranker en dynamischer: een effectief individueel karakter binnen de familie. Ook in mijn eigen praktijk van autodesign voor coachbuilding is de persoonlijkheid van de patron het uitgangspunt van elk one-off-ontwerp. In dit geval zijn de eigenaren volgens Rolls-Royce gulle gastheren. Achterin is dan ook een speciale picknickset inclusief unieke parasol geplaatst, die in materiaal, vorm en kleur linkt aan de Boat Tail en daarmee aan de klant. De hele body is met de hand geklopt. De auto-ontwerpers hoeven daardoor geen rekening te houden met de snelheid waarmee een regulier productievoertuig moet worden gebouwd, alsmede andere beperkingen van massaproductie. De eveneens handgeklopte Breadvan Hommage van mijn hand kent om die reden vanaf de deuren naar achteren toe geen enkele deelnaad. Zo is de neus van de Boat Tail vormgegeven zonder deelnaden en heeft hij, net als de Breadvan Hommage, geen bumper. Een ongekennde puurheid en eenvoud van lijn en oppervlaktes zijn het gevolg. De conclusie is dat je de La Voiture Noire en de Bacalar kunt vergelijken met het huispak van Roy Donders: karakterloze opsmuk zonder besef van historische significantie, esthetiek of de mens. De Boat Tail is verwant aan een maatpak van Savile Row: stijlvol, op het lijf van de drager gesneden, gemaakt van de fraaiste materialen en door de deskundige hand van de kleermaker gevormd. Dit alles terwijl het gebruik en de omgeving in het ontwerp zijn verweven. De Boat Tail is coachbuilding pur sang. ■

BEESTACHTIG

Moeders houd uw kinderen binnen en vaders kalmeer de hond: er waart een nieuw beest door de wouden en bossen. Wij temden de vuurspuwende draak en doopten hem tot de beste Lamborghini ooit.

Tekst Roy Kleijwegt • Fotografie Lamborghini

JA,

hard gaan is leuk. Maar het is niet het vermogen dat tijdens verschillende 300 km/h-runs de meeste indruk maakt. Of de manier waarop de autobahn me de ruimte geeft om

de krijgende V10 in iedere versnelling opnieuw tot de begrenzer uit te knijpen. Of de lichtjes die laten weten dat ik het schakelpunt nader. Nee, het zijn de remmen waar ik werkelijk versteld van sta. Zelfs met performanceauto's als de Porsche 911 Turbo of een Ferrari 812 Superfast heb je heel wat remweg nodig bij snelheden boven de 250 km/h. Maar de manier waarop de ankers uitgaan in dit Italiaanse brulbeest als ik hard rem bij 293 km/h is bizar. Alsof ik op een racekart zit met slicks, zo hard vertraagt de auto. Hierdoor jaagt verkeer dat plotseling naar rechts komt me een stuk minder schrik aan. Even stampen op het pedaal en hop, ik rijd weer 140 ... Nu moet ik bekennen dat ik downforcekoningen als de McLaren 720S of Porsche 911 GT3 RS nooit (uitgebreid) op de autobahn heb gereden, en circuitervaring voelt toch anders omdat je daar al lang van tevoren weet waar en wanneer je gaat remmen. Het onverwachte van de openbare weg belooft extreme remcapaciteiten veel meer. En het vertrouwen dat ik put uit het harde pedaal van deze supercar maakt het moge-

lijk dat ik niet veel later inderdaad de 302 km/h aantik in mijn witblauwe

Lamborghini Huracán STO, want dat is waarin ik rijd. Los van de remhardware van Brembo is het vooral de downforce die zorgt voor de remkracht op extre-

me snelheden. De nieuwe splitter en het complete frontpaneel uit één stuk geven meer druk op de neus en betere luchtgeleiding onder de auto door, wat de koets naar het asfalt zuigt. De luchtinlaat op het dak creëert een meer directe zuurstoftoevoer naar de motor, wat luchtweerstand scheelt. En de gigantische achterspoiler geeft ook extreem veel neerwaartse druk op de achterkant zodat je al het vermogen op de weg krijgt. Alle zichtbare en onzichtbare aerodynamische ingrepen geven 53 procent meer downforce dan de Huracán Performante, die tot op heden de meest wilde Huracán was.

HARDCORE

De STO is niets anders dan een circuitauto die geschikt is gemaakt voor de openbare weg. De naam staat voor Super Trofeo Omologata: een auto die rechtstreeks is gebaseerd op de Huracán-racewagens, zowel die uit de Super Trofeo merkklassen als de prijswinnende GT3-raceversie. De STO is een hardcore, lichtgewicht sportwagen die op geen enkele manier pretendeert comfort te bieden. Het belangrijkste wapenfeit is dat hij achterwielaandrijving heeft. Dat is geen unicum voor een moderne Lamborghini, maar wel een zeldzaamheid. Voor een compromisloos monster moest natuurlijk al het vermogen naar achteren. In ruil kreeg de auto wel achterwielsturing, wat een deel van de gewichtswinst teniet doet. Door intensief gebruik van carbonfiber, tot in de vloermatten aan toe, en toepassing van dunner glas en magnesium wielen is de auto 43 kilo lichter dan de Performante:



1 Heftig, deze luchthapper op het dak. 2 Spot de knop op het stuur voor de rijstanden.



BRUUT

HOOGSTE
VERSNELLING

LAMBORGHINI
HURACÁN STO



LAMBORGHINI HURACÁN STO

MOTOR	V10
INHOUD	5.204 cc
VERMOGEN	407 kW/640 pk bij 8.000 tpm
KOPPEL	565 Nm bij 6.500 tpm
AANDRIJVING	achter
VERSNELINGSBAK	zevenstraps dubbele koppeling
GEWICHT	1.339 kilo (droog)
0-100 KM/H	3,0 s
0-200 KM/H	9,0 s
TOPSNELHEID	310 km/h
BANDEN V/A	245/30 R20 / 305/30 R20
L/B/H/	455/195/122 cm
VERBRUIK	13,9l/100 km
CO ₂ -UITSTOOT	331g/km
PRIJS	€ 381.912

Alle gegevens volgens fabriekspgave

oftewel 1.339 kilo, zomaar 100 kilo minder dan een Porsche 911 GT3 RS. Door de sleuven van de motorkap zie je de V10 liggen. De twee brulpijpen onder de gigantische taartschep laten de standaard Akrapovic-uitlaat zien, een nieuwe partner voor Lamborghini die goed raad weet met de V10, zo zal blijken. Dan naar de cockpit, waar je je zo'n beetje in de racekuip moet laten vallen om op je plek te komen. Ik wip het rode klepje op de middentunnel omhoog en start de motor. BRAAAHOEM. Licht het pedaal beroeren in 'N' leidt tot een hitsige toerenteller en schel blaffend, voor buitenstaanders bijna pijnlijk hard geluid. Wegrijden gaat bijzonder soepel, net als manoeuvreren op lage snelheid. Maar we komen voor POWER!! Gas erop! Veel bochten heb ik niet nodig om te merken wat voor vlees er in de kuip zit. 640 pk lijkt weinig ten opzichte van de turboconcurrentie bij McLaren en Ferrari, maar in de praktijk komen we geen enkele keer vermogen te kort. Bij al die 700 pk+ monsters ben je je bijna altijd aan het inhouden, alleen op een circuit heb je wat aan de vermogenswinst. Bovendien heb ik nu een pure soundtrack die niet wordt gedempt door turbo's, en een extreem directe reactie op het gaspedaal. De redline ligt bij 8.500 tpm, maar het voelt als meer, zo hard en fel als de V10 klinkt. De auto-maat is een uitstekende zeventrapsbak met dubbele koppeling. Gevoelsmatig gaat het bij Ferrari en McLaren nóg wat harder en sneller, maar evengoed is de reactie op de flippers altijd goed en supersnel. Het is de laatste in zijn soort in dit segment, dat verder allemaal turbo's kent, hoewel de eveneens atmosferische (en nog te



verschijnen) nieuwe Porsche 911 GT3 RS wel een beetje als concurrent mag worden genoemd. Bovendien komt Chevrolet nog met een Corvette Z06, met een beest van een atmosferische V8.

SCHERPTE

De V10 kenden we al uit andere Huracáns. Maar het rijden is waar het verschil zit. De neus bijt naar binnen op een manier die we niet eerder zagen bij Lambo's. De vierwielsturing helpt hierbij, maar het is ook gewoon het missen van aandrijving vóór en de grotere spoorbreedte samen met andere ondersteelaanpassingen die al het onderstuur elimineert dat andere Lambo's vaak kenmerkt. De turn-in is superscherp en als je iets van je gas gaat, roteert de auto enorm om zijn as, tegen overstuur aan. Dat laatste is goed door te zetten met vermogen, omdat we alleen achterwielaandrijving hebben. Als de gekozen ESP-stand dat toelaat uiteraard. Op vermogen wordt er niet veel toegestaan tenzij je alles uitzet, maar puur op het liften van het gas krijg je hierdoor al wat vrijheid in de koetsbeweging voordat het uit de hand loopt. Wat tegensturen en gas erbij en de Huracán met al zijn geweld en agressie krimpt om je heen. Dit rijgedrag is wat Ferrari's zo gaaf maakt om te rijden. Het wilde, het bewegen van de koets met een voet- of handbeweging. Ondanks al hun agressie, sound en extreem design kennen andere Lamborghini's verhoudingsgewijs wat indirectheid in vergelijking met Porsche, McLaren en Ferrari. Vandaag is het anders. De STO is puur en hard, en reageert superprecies. Wel even naar Trofeo schakelen vanaf de standaard STO-stand. De dempers worden harder en de reacties van de neus stukken beter op zeer hoge snelheid. De rotsvastheid van de auto biedt extreem veel vertrouwen en de V10 jaagt met gemak richting de 300 km/h. Waanzinnig dat het nog mogelijk is om zoveel geweld de vrije hand te kunnen geven.





1 Wil je de neus open, dan moet je hem met twee schroefjes losmaken. Er is net plek voor je helm, meer niet. 2 Tot 640 pk bij 8.000 toeren: het klinkt als puur geweld. 3 Een echte racecockpit, een bekerhouder ga je niet vinden. 4 Deze openingen voorkomen wervelingen in de wielkast. 5 De achterspoiler is met de hand verstelbaar.



De STO is nog een flink stuk duurder dan de Performante was. De vanafprijs zit rond de € 380.000, maar met leuke kleuren, extra carbonpakketten en een mooi interieur ben je zo € 80.000 verder. Inderdaad, wij reden vrolijk € 462.000 aan auto. Dat is zelfs voor dit segment aan de prijs, een McLaren 765 LT begint bij € 412.000.

Behalve geld lever je ook comfort in. Het is namelijk zeker gaaf dat Lamborghini het heeft aangedurfd om deze auto zo hardcore te maken, maar hierdoor is de STO plankhard, en het geluid wordt op lange afstand gewoon slopend. Er is geen GT van gemaakt: dit is een auto voor trackdays die qua extreemheid verder gaat dan een 911 GT3. Een concurrent als de Ferrari 488 Pista is veel prettiger om mee op reis te gaan.

Maar het feit dat er nu een Lamborghini is die net zo wild rijdt als hij eruit ziet, is genoeg reden om een extra avondje Italiaans te eten. Of liever nog een hele week. **W**



'JA, IK BEN WEL BANG DAT ER IETS MEE GEBEURT, MAAR UITEINDELIJK IS HET ALLEEN MAAR EEN STUKJE BLIK'

FRANS DUIJTS

GEBOREN 10 mei 1979

WOONPLAATS Tiel

OPLEIDING Middelbare school

CARRIÈRE Duijts combineerde zijn werk op het sloopbedrijf van zijn familie lange tijd met een zangcarrière als imitator van zijn grote held, André Hazes. Vanaf 2006 voegde hij daar zijn eigen repertoire aan toe, wat hits opleverde als 'Morgen is pas morgen'. In 2014 was hij de eerste winnaar van de Edison Volksmuziek, hij deed twee keer mee aan 'De beste zangers van Nederland' en presenteerde het televisieprogramma 'Maatjes Gezocht' bij Omroep Gelderland. Ook was hij vaste huisartiest in het programma 'Café Hendriks & Genee'.



'IN HET BEGIN ZAT IK STEEDS MET EEN MISSELIJK GEVOEL IN DE AUTO'

Tekst Fleur Baxmeier • Fotografie Fons Klappe

Er kwam nogal wat kritiek op de kersvers aangeschafte McLaren 570S Spider van Frans Duijts. Hij had niet anders verwacht, maar hij trekt zich er niets van aan. "Er zijn altijd zuurpruimen die een ander iets misgunnen."

Je McLaren is niet de minst opvallende auto. Wat trekt jou erin aan?

"Als autoliefhebber wilde ik gewoon een keer een supercar hebben. Een snelle jongen, maar met behoud van ruimte en comfort. Dat is wat McLaren wel biedt en Lamborghini bijvoorbeeld niet. Een Lambo ziet er geweldig uit, maar het was het voor mij toch niet helemaal."

Heb je veel verschillende supercars geprobeerd voordat je tot een definitieve keuze kwam?

"Ik heb testritten gemaakt met twee verschillende Lambo's, de Huracán en de Aventador. Een Ferrari leek me ook wel wat, dus ik heb in een 812 en een 485 gereden. En ik heb ook

een BMW M8 cabrio geprobeerd. Allemaal cabrio's en mooi, maar uiteindelijk is de keuze toch op de McLaren gevallen. Het is een geweldige auto, die alles heeft wat ik zoek."

Het is een tweedehands, terwijl je eerder zei: "Ik koop altijd nieuw, dat geeft toch een prettig gevoel." Waarom ben je daarvan afgestapt?

"Met mijn werkauto, op dit moment een BMW X7, rij ik gemiddeld 80.000 kilometer per jaar. Zo'n auto wil ik nieuw hebben, omdat ik er zoveel tijd in doorbreng. De McLaren is een auto voor de leuke ritjes. Natuurlijk neem ik hem ook weleens mee op langere afstanden, maar het is geen auto waarin ik 100.000 kilometer per jaar moet kunnen afleggen."

Heb je al getest hoe het is om de 570 pk onder de motorkop ten volste te gebruiken?

"Zeker. In het begin zat ik steeds met een misselijk gevoel in de auto als ik gas gaf. Ik vond het eng. Maar de snelheid went vrij snel. Na twee weken vond ik het al vrij normaal. Totdat ik met een instructeur het circuit op ging en weer een heel andere kant van de auto leerde kennen. Het is bizar wat je er allemaal mee kunt, dat gaat je begrip te boven."

Durf je van jezelf te zeggen dat je een goede chauffeur bent?

"Ik dácht altijd dat ik een goede chauffeur was, maar ik heb door mijn ervaringen met de McLaren Owners Car Club pas echt leren rijden. Zeker met dit soort auto's is het oppassen."

Wat moet je in huis hebben om met een supercar geen brokken te maken?

"Discipline. Je komt al snel in een tunnelvisie terecht als je een McLaren op z'n falie geeft, maar je moet weten wanneer je dat wel en niet kunt doen. Als je in het centrum van Amsterdam rijdt en denkt 'ik ga eens flink gassen', dan gaat het fout, want hij zit in acht seconden op de 200 km/h. Je moet je kunnen beheersen en niet overal het onderste uit de kan willen halen."

Je bent van de nieuwe snuffjes. Welke gadgets in de McLaren spreken je aan?

"Ik vind het liftsysteem heel tof. Als ik ergens over drempels heen moet, kan ik hem 12 centimeter liften. Wat ook uniek is, is dat je het onderstel anders kunt instellen dan je versnellingsbak, bijvoorbeeld een comfortabel onderstel, maar wel een lekker snel schakelende bak. Dat vind ik mooi."

Is er nog iets te wensen over op autogebied?

"Ik zou ooit wel een Rolls-Royce willen. Een tijdje terug heb ik een week in de Phantom van meneer Gillis mogen rijden. Dat heeft niets meer met autorijden te maken, dat is zweven over de weg. Zoveel luxe, zoveel comfort. Het is niet te betalen, maar er is niets wat daaraan kan tippen."

Ben je niet ongelooflijk bang dat er iets met je McLaren gebeurt?

"Ja, maar het is oneerbiedig gezegd alleen maar een stukje blik. Als je constant in angst leeft dat er iets misgaat, gebeurt dat juist. Ga je er wat relaxter mee om, dan blijft het onheil uit je buurt. Ik heb al een miljoen kilometer op de weg versleten en zelden een aanrijding of iets geeks meegemaakt. Zulke gebeurtenissen zijn op één hand te tellen." **M**



Content director Damiaan Hage
Coördinatie GTO Magazine Stéphan Vermeulen
Teksten Marco Gorter, Frank Jacobs, Roy Kleijwegt, Lars Krijgsman, Cornelis Kit, Lucas Verbeke, Michiel Willebrands, Joas van Wingerden

Vormgeving José Verhelst (senior vormgever), Joris van Stralen
Coördinator traffic Pamela de Jong
Eindredactie Freek van Leeuwen (coördinator), Rik Werner
Fotografie & video Jeroen Elbertse, Robbert Tukker, Lucas Verbeke

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

CEO DPG Media B.V. Erik Roddenhof
Directie DPG Special Interest Media Wanja Alessie (directeur), Koen Crijs (adjunct-directeur)

Marketing Nick Thole, Nick Schnater
Sales Max Roks, max.roks@dpgmedia.nl, 088-0139 640
Redactieadres Jacob Bontiusplaats 9, 1018 LL Amsterdam, Postbus 2104, 1000 CC Amsterdam, tel. 088-556 65 55

Internet www.autoweek.nl
E-mail autoweek@autoweek.nl
Drukkerij Pijper Media
Uitgeverij DPG Media B.V., Capellalaan 65, 2132 JL Hoofddorp, Postbus 1900, 2130 JH Hoofddorp, tel. 088-550 02 50

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 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 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 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 Consciensestraat 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.

Privacy

DPG Media BV verwerkt persoonsgegevens van haar abonnees en klanten in het kader van de dienstverlening. Deze gegevens worden onder andere gebruikt ter uitvoering van de met u gesloten overeenkomst(en) en om u de overeengekomen dienst(en), product(en) en/of informatie te leveren. Wanneer u een abonnee of klant bent van DPG Media BV of wanneer u hier toestemming voor heeft gegeven, gebruikt DPG Media BV uw persoonsgegevens ook voor direct marketingdoeleinden, zodat aan u soortgelijke aanbiedingen kunnen worden gedaan via e-mail en telefoon. U kunt zich hier te allen tijde voor afmelden. Meer informatie over de verwerking van persoonsgegevens door DPG Media vindt u in het privacy statement van DPG Media, dat u kunt bekijken via privacy.dpgmedia.nl. Hierin kunt u tevens vinden hoe u uw persoonsgegevens kunt inzien, aanpassen of verwijderen. Heeft u vragen? Mail naar privacy@dpgmedia.nl.

Voor Belgische lezers: De verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevensverwerking van Belgische abonnees is DPG Media NV (België), online contact via viapress.be/dpgmedia, telefoonnummer (+32) 2 556 41 50 (op werkdagen van 8.00-16.30 uur), e-mailadres: abo.dpgmedia@partnerpress.be. Uw persoonsgegevens worden verwerkt in overeenstemming met het privacybeleid van DPG Media NV.

Copyright

© 2021 DPG Media B.V. Niets uit deze uitgave mag geheel of gedeeltelijk worden vervoelvoudigd, 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

LICHTGEWICHT

Gebouwd rond een compleet nieuwe koolstofvezel basis, voorzien van een nieuwe twinturbo V6 én een elektromotor: we rijden de slechts 1.498 kg lichte nieuwe McLaren Artura.



AUTOWEEK GTO 1 VERSCHIJNT 22 FEBRUARI 2022
(ONDERWERPEN ONDER VOORBEHOUD)



RS 3

Performance is precision in perfection

De nieuwe Audi RS 3 Sportback

Exclusief te bestellen bij de acht Audi Sport vestigingen in Nederland

Performance is an attitude

Gemiddelde CO₂-emissie: 208 - 205 g/km, gemiddeld brandstofverbruik: 9,1 - 9,0 l/100 km.
Het brandstofverbruik en de CO₂-emissie zijn mede afhankelijk van de gekozen velgen-bandenset.