

Audi has gone thrilling.



De nieuwe sportieve Audi e-tron S en e-tron S Sportback zijn direct herkenbaar aan hun krachtige, aerodynamische uiterlijk. De door drie elektromotoren aangedreven S-modellen hebben een vermogen van 503 pk en een koppel van 973 Nm, waarmee de sprint van 0 tot 100 km/u in 4,5 seconden kan worden volbracht. In combinatie met de sportieve quattro vierwielaandrijving zorgt dit voor een adembenemende rijbeleving.

De nieuwe Audi e-tron S-modellen zijn medio september te bestellen bij uw Audi dealer.

NUMMER 3 | 2020 | € 6,50

**Auto
Week**

MONSTERLIJK STERK & IMPOSANT
**ASTON MARTIN DBS
SUPERLEGGERA VOLANTE**



GT



**PORSCHE 911 TURBO S +
TAYCAN TURBO S**

DE KONING IS DOOD,
LEVE DE

KONING!

SNELLE JONGENS



**BMW M8 COMPETITION GRAN COUPÉ +
MERCEDÉS-AMG GT63S 4-DOOR COUPÉ**

EERBEToon AAN DE
FERRARI-HANDBAK



Wat heeft Toyota met de Nürburgring? • BMW Artcars: beeldende kunst als wapen op het circuit



More of what you love.

De nieuwe 718 Boxster GTS 4.0.

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

Gemiddeld brandstofverbruik 10,9 l/100 km en CO₂-emissie 247 g/km.



PORSCHE



Gecombineerd verbruik: 0,7 - 12,5 l/100 km, 18,2 - 11,0 km/l. CO₂-uitstoot: 19 - 284 g/km (WLTP).
Voor officiële dealeradressen, kosten en leveringsvoorwaarden, zie [mercedes-benz.nl](https://www.mercedes-benz.nl).

De nieuwe GLE Coupé. All kinds of strength.

De nieuwe GLE Coupé is een persoonlijkheid die u niet over het hoofd kunt zien. Met zijn opzienbarende design, revolutionaire cockpit en het volledig actieve onderstel stelt hij de absolute norm in deze klasse. Ontdek de nieuwe GLE Coupé op [mercedes-benz.nl](https://www.mercedes-benz.nl), of vind meer info bij uw Mercedes-Benz dealer.

Mercedes-Benz





SNELLER

Al zo lang de mens op vier wielen kan rijden, wil hij sneller en sneller. Een ontwikkeling van twee stappen vooruit, en dan weer eentje terug. Feit is dat de eerste Patent-Motorwagen van Carl Benz uit 1886 net wat harder ging dan een sjokkend paard en dat vandaag de dag een doorsnee middenklasser meestal zonder al te veel moeite 200 km/h kan halen. Het gaat in deze AutoWeek GTO om sneller willen zijn dan een ander én het vakmanschap dat nodig is om het volgende baken te verzetten. Dat komt soms wat meer neer op creativiteit en een beetje bluf, dan op technisch vernuft, trouwens. Lees het verhaal maar van Luc Verbeke over de Art Cars van BMW. Nu vind je ze in het museum - waar ze voor gemaakt lijken - maar dat is niet de reden dat BMW ermee is begonnen, dik 45 jaar geleden. Roy Lichtenstein zei over de BMW 320i Turbo die hij beschilderde "Mijn grafische belijning maakt de auto 10 km/h sneller en desoriënteert de concurrentie." De auto was klasse-winnaar in de 24 Uur van Le Mans in 1977. Dus.

Nu is Le Mans zo'n plek die vele techneuten en coureurs tot waanzin heeft gedreven bij de strijd om maar met een steeds snellere auto op de proppen te komen. Maar er is één plek die Le Mans in dat opzicht met gemak overtreft: de Nürburgring. Velen brachten op de Nordsschleife het ultieme offer in hun zoektocht naar snelheid en de bijnaam Die grüne Hölle is vaak waargemaakt. Maar als Toyota het circuit gedeeltelijk nabouwt in Japan en al zijn testrijders worden opgeleid op het origineel, dan zegt dat wel wat. Sandor van Es rijdt met een Lexus LC 500h naar de Eifel en gaat op zoek naar de aantrekkingskracht van het circuit op het Japanse merk. Want ook Toyota verloor daar een grootmeester.

En Ferrari tot slot, een merk dat bestaat bij de gratie van snelheid en dat de laatste decennia veel snelheid won met geautomatiseerde transmissies. De handbakken waren moeizaam te bedienen en daardoor dus langzamer en wegens het veranderen van de vraag levert Ferrari nu alleen nog maar automaten. Verslaggever Natan Tazelaar eert de handbakken van Ferrari en vertelt over de nukken, maar ook over de oogverblindende schoonheid van de schakelcoulisse in het interieur. Ja, het kost een paar tienden tijd, maar het voegt zo veel karakter toe aan de auto.

Soms is het twee stappen vooruit, en soms eentje terug.

Damiaan Hage
Redactie GTO Magazine





44 TUSSEN GT EN SUPERCAR

Aston Martin DBS Superleggera Volante

F AM 2514

52 OVERMACHT

Dubbeltest Mercedes-AMG GT 4-door • BMW M8 Gran Coupé



26 'ONZE TOEKOMSTIGE ONTWERPSTIJL'

Interview Rogier Kroymans



94 'IK SPREEK NIET GRAAG OVER AANTALLEN'

GTO-leven Christijan Albers



EN VERDER ...

10 Insight

24 Prachtpook • Citroën SM

30 De laatste Ferrari met handbak

38 BMW Artcars

64 En Route • Een Lexus LC in de Eifel

76 Prachtpook • Ford GT40

78 Daily Driver • Rookwolken

84 De Groene Hel

96 Showroom

14 VERSCHILLENDE WERELDEN

PORSCHE TAYCAN - PORSCHE 911 TURBO S



Onder redactie van Frank Jacobs, Lars Krijgsman,
Jan Lemkes en Mitchel van Essen

IN SIGHT

EXCLUSIEF
AUTONIEUWS
& GADGETS



HANDARBEID

LAMBORGHINI • Voor iedereen zonder Lambobudget en veel zin om flink wat werk te verrichten, heeft **Lego Technic** goed nieuws. Na een investering van **€ 379,99** stuurt het vijf dozen op met daarin een pakket van bijna **4.000 bouwstukjes**. Wie na de geschatte 14 uur bouwen klaar is, heeft dan zijn eigen **Lamborghini Sian** in elkaar gezet. Ook in dit geval gaat het om een model in de schaal **1:8**, dat is overladen met **bizarre details**. Zo heb je bijvoorbeeld een versnellingsbak met acht verzetten die écht werkt!



10.000 KEER URUS

LAMBORGHINI • Met de **Urus** schoot Lamborghini recht in de roos, want de **SUV** is niet aan te slepen. Na een productie van tweeënhalf jaar zag afgelopen maand het **10.000^e exemplaar** al het levenslicht. Een Russische eigenaar krijgt het matzwarte jubileumnummer in handen.



HET DAK ERAF

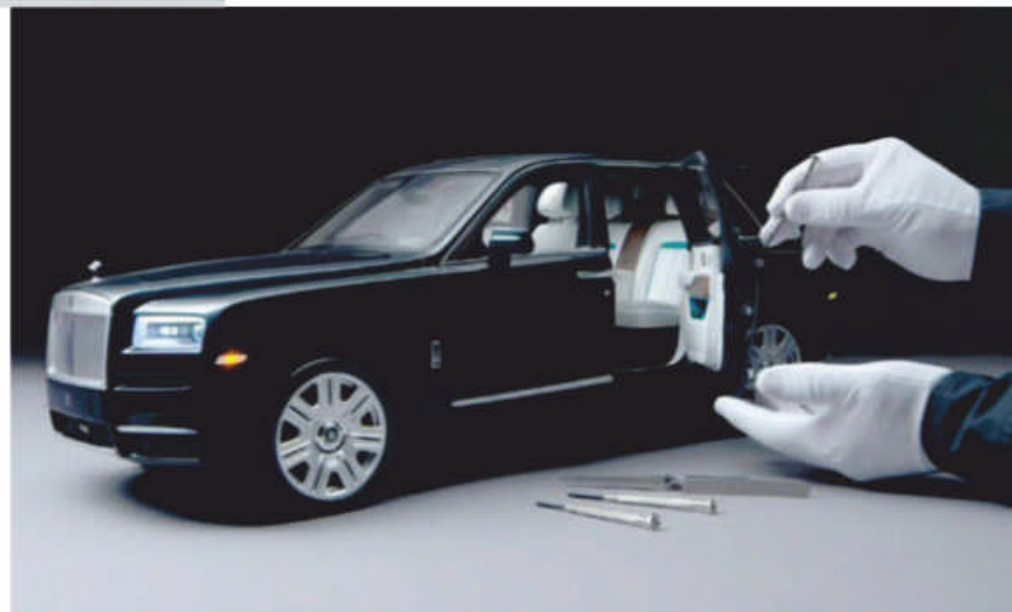
LAMBORGHINI • Terwijl Lego druk in de weer was met de 'reguliere' Lamborghini Sian, legde het Italiaanse merk zelf de laatste hand aan de open versie van de supercar. Net als zijn gelimiteerde dichte broer krijgt de **dakloze extremist** een systeemvermogen van **818 pk**, afkomstig uit een **6,5-liter V12** die een steuntje in de rug krijgt van een elektromotor. Tijd voor wat duizelingwekkende cijfers: de topsnelheid bedraagt **350 km/h**, de Italiaan heeft '**minder dan 2,9 seconden**' nodig om op een snelheid van 100 km/h te komen en de prijs ligt naar verwachting ver boven de **€ 2.000.000**. In totaal bouwt Lamborghini **19 exemplaren** van de brute cabrio.

VOOR DE KLEINE GROTE DROMERS

ROLLS-ROYCE • Liefhebbers van schaalmodellen opgelet: Rolls-Royce presenteert de crème de la crème van miniatuurauto's. Het luxemerk heeft namelijk een **1:8-replica** van de **Cullinan** gemaakt. Het schaalmodel is tot in detail uitgewerkt en bestaat uit maar liefst **1.000 onderdeeljes**. De mini-Cullinan is ook niet in een handomdraai gemaakt: er zitten **450 manuren** in één exemplaar. Naast het feit dat alle deuren open kunnen, de V12-motor tot in detail is nagemaakt en elk stiksel van de stoelen klopt, kunnen zelfs de lampen met een afstandsbediening worden aangezet. Ook al is het een miniatuurversie, goedkoop is hij niet: hij kost minimaal **€ 15.500**. Met allerlei speciale wensen loopt de prijs zelfs op tot **€ 25.000**.

IJZERSTERK

LAND ROVER • Het Britse Land Rover en horlogemaker **Elliot Brown** gaan wederom de samenwerking aan voor een nieuw horloge. Niet zomaar eentje, want dit horloge belandt om de pols van de vier deelnemers van de **GB Row Challenge**. Tijdens deze loodzware roeiwedstrijd roeien de mannen **2.000 kilometer** langs de **Britse kust** om geld in te zamelen voor het **Rode Kruis**. Het nieuwe **Land Rover x Elliot Brown Holton-horloge** is volgens de fabrikant één van 's werelds sterkste horloges. Ook gewone passanten kunnen het bemachtigen voor omgerekend **€ 550**.



OUERTREFFENDE TRAP

MERCEDES-BENZ • In het Duitse Affalterbach is na lange tijd een nieuwe **Black Series** aan Mercedes' AMG-portfolio toegevoegd. Het resultaat is een buitenissige **Mercedes-AMG GT** die alle bestaande varianten overtreft. Neem de **4.0 biturbo-V8**, die voorheen goed was voor maximaal 585 pk. Als Black Series kan de AMG GT op maar liefst **730 pk en 800 Nm koppel** rekenen, dankzij een aantal grondige aanpassingen aan het blok. Een sprint van 0 naar 100 km/h neemt **3,2 seconden** in beslag, voor een sprint naar 200 km/h neemt de AMG GT slechts **9 seconden** de tijd. Doortrappen kan tot **320 km/h**. Minstens zo heftig is de aankleding van de Black Series met rondom uitbundig spoilerwerk. Voor wat, hoort wat: in Nederland kost de AMG GT Black Series **€ 420.982**.



FEESTNUMMER

BENTLEY • Bentley en horlogemaker **Breitling** werken dit jaar zeventien jaar samen. Dat lijkt misschien geen noemenswaardig jubileum, maar desalniettemin vliegen de exclusieve horloges om dit heuglijke feit te vieren je om de oren. Zoals dit nieuwe **Chronomat-horloge**. Breitling begon in 1984 met dit soort mechanische horloges. De nieuwe klok, die samen met Bentley is ontworpen, kenmerkt zich door een groene wijzerplaat en zwarte tellers. De roestvrijstalen armband is voorzien van een Bentley-logootje. De prijs: **€ 7.900**.





ELEKTRISCHE CROSS-OVER OP TWEE WIELEN

PEUGEOT • Peugeot heeft natuurlijk de bekende cross-overs op vier wielen, maar komt nu ook met een geheel nieuwe reeks 'cross-overs' op slechts twee wielen.

Peugeot Cycles lanceert namelijk zes nieuwe **elektrische mountainbikes** in de **Crossover** gedoopte reeks. De fietsen, die samen met **Bosch** werden ontwikkeld, kunnen worden gebruikt voor verschillende (sportieve) doeleinden. De prijzen schommelen tussen de **€ 2.499** en **€ 3.999**. De actieradius is vastgesteld op **110 km**.



HERBOREN BRIT

ASTON MARTIN • Voormalig Jaguar- en Aston Martin-ontwerper **Ian Callum** heeft een bijzondere creatie gepresenteerd. Met zijn eigen ontwerp bureau en in samenwerking met het Zwitserse **R-Reforged** presenteert de Brit een gemoderniseerde versie van de door hemzelf ontworpen **Aston Martin Vanquish**. De opletten-lezer ziet meteen om welke het gaat: het eerste type, dat tussen 2001 en 2007 is gebouwd. De **Aston Martin Callum Vanquish 25 'by R-Reforged'** krijgt onder meer een aangepast front met een nieuwe voorbumper en een veel grotere grille. Ook binnenin gaat het er iets moderner aan toe met bijvoorbeeld een strakker paneel met knoppen voor de airconditioning. Onder de motorkap houdt zich een aangepaste versie van de oorspronkelijke **5,9-liter V12** schuil. Met **588 pk** is hij een klap krachtiger dan het origineel, dat het met maximaal 528 pk moest doen. Zoals de naam al verklapt, bouwt Ian Callum 25 exemplaren. Die moeten elk **€ 615.000** opleveren.



DE NIEUWE TEGEN DE OUDE WERELD

PORSCHES EV
TEGEN DE ULTIEME
ALLESKUNNER

Porsche heeft zijn tijd genomen voor het ontwikkelen van zijn eerste elektrische auto. Het resultaat is ernaar: de Taycan is overweldigend. Maakt dat hem ook meteen goed genoeg om een sublieme benzine-Porsche aan te kunnen? We zetten de meest innovatieve Porsche van dit moment tegenover de beste 911.

Tekst **Roy Kleijwegt** • Fotografie **Fons Klappe**



POWERTEST

PORSCHE 911
TURBO S |
PORSCHE TAYCAN
TURBO S

61032

U.S. AIR FORCE

A

l in het begin van de lente kon ik een paar dagen met de nieuwe 911 Turbo S op pad. De Nederlandse importeur had een nieuw exemplaar van de 992-generatie naar Nederland gehaald, zodat we ons in de eerste weken van de corona-lockdown niet hoefden te vervelen. Nog sneller, nog dikker en nog scherper, terwijl hij ook meer comfort biedt. Een waanzinnig ding, oordeelde ik, iets wat ook wel mag voor de ruim € 300.000 die hij kost. Omdat 650 pk een bak vermogen is waarvan je in Nederland eigenlijk alleen maar ongelukkig wordt, reed ik de auto destijds meteen terug naar Duitsland. Hard gaan was nog nooit zo gemakkelijk (nou ja, bijna nooit, een lege autostrada en een McLaren 720S bleken ook een goede, zij het soms wat illegale combinatie) en ik verbrak mijn eigen Vmax-record tot vier keer toe, met een mooie 331 km als eindscore. Met daarbij de wetenschap dat de auto duidelijk nog niet aan zijn top zat. Het was een angstaanjagend tempo en tenzij Bugatti me een keer loslaat op zijn Ehra-Lessien-testbaan voel ik niet de noodzaak daar nog eens overheen te gaan. Voor deze trip besluit ik daarom met de Taycan de Heimat te betreden en de 911 te laten aan collega Marco Gorter, die sinds het begin der

tijden al dweept met de 911 Turbo. Dat maakt deze vergelijking interessant, want ik ben er na de hernieuwde kennismaking met de Taycan Turbo S zeker van dat, als ik zou moeten kiezen tussen de nieuwe 992 Turbo S en de EV, ik voor de Taycan zou gaan. *Yes, I said it.* Dat heeft niets te maken met eventuele tekortkomingen van de 911 (als die er überhaupt zijn), maar meer met de praktijkervaring met de Taycan. Ik keek, voor ik hem een jaar geleden voor het eerst reed, ontzettend uit naar die auto en hij was beter dan ik had durven hopen. Het voelt alsof ik in de toekomst rijd, maar dan op een manier die Porsche heet. Dit is waar we heen gaan, en ondanks de prestaties van Tesla voelt het in de Taycan voor het eerst alsof de toekomst van de sportieve automobilist is veiliggesteld. Ik vind hem geweldig, Marco kijkt me na het delen van mijn openbaring aan alsof ik een moord heb opgebiecht. Zijn respect voor de Taycan staat buiten kijf, maar een 911 Turbo S laten staan voor die haardroger? Ben ik nu helemaal gek geworden? Hij vat het bijna op als een persoonlijke belediging, wat alles te maken zal hebben met die 911-Turbo-posters die hij als kind boven zijn bed had hangen.

SOEPEL EN LUXE

Voor mij speelt mee dat ik de 911 Turbo zelf eigenlijk nooit zou overwegen. Als ik een stap omhoog maak van een Carrera, dan ga ik naar een GT3. De Turbo is wellicht meer geschikt voor elke dag, maar de Taycan doet het juist op dat vlak nog beter. De auto is soepel en luxueus, hoeft niet warm te worden, maar kan wel naar wens worden voorverwarmd of

gekoeld, is stil en biedt comfort, maar sprint ondertussen van alles en iedereen weg bij het verkeerslicht, terwijl hij heftig bochtenwerk niet schuwt. Om de meer dan 2.200 kilo te verbloemen, moest Porsche wel aan de slag. Elektronisch aangestuurde schokdempers, actieve luchtvering, actieve stabilisatorstangen en vierwielsturing zorgen ervoor dat een groot deel van dat overgewicht verdwijnt als sneeuw voor de zon. Let op: op de Turbo S is veel van deze techniek standaard, maar dat geldt niet voor minder dure uitvoeringen. Een voordeel is dat al die extra kilo's in de bodemplaat zitten, dus in elk geval heb je een laag zwaartepunt. De besturing is nauwkeurig en de auto laat zich erg goed plaatsen. Als je gaat forceren, krijg je uiteindelijk wat gillende voorbanden, maar dan ga je op openbare weg wel érg hard door een bocht. Ram halverwege de bocht het pedaal naar beneden en meer dan 1.000 Nm aan koppel schiet je voorwaarts, zonder enige tractieproblemen of kreunende aandrijfassen. De twee elektromotoren – één per as – staan altijd paraat en knallen je naar de horizon, ongeacht je snelheid. Nou ja, tot 269 km/h, waar de begrenzer er (soepel) inhakt. Hogere snelheden zijn sowieso niet het beste terrein van snelle EV's, die vooral excelleren vanaf de lijn. Bij de Taycan gaat de





A bright yellow sports car is parked on a tarmac in front of a large, grey military aircraft. The aircraft is housed under a large, dark metal hangar structure. The car is a two-door coupe with black wheels and a license plate that reads '1940-SX'. The aircraft behind it has a blue and red circular insignia on its side and the letters 'KO' visible. The hangar's ceiling is a complex network of dark metal beams. The background shows a clear sky and some greenery.

De grenzen
van de grip
liggen in de 911
verder en
hij beweegt
gemakkelijker

NATIONAAL MILITAIR MUSEUM

Voor de fotografie van deze dubbeltest gingen we op bezoek bij de voormalige vliegbasis Soesterberg. Het terrein van de vroegere Navo-basis, waar het Nationaal Militair Museum is gevestigd, ademt nog steeds die onheilspellende oorlogsdreiging van weleer; een complex van verlaten landingsbanen, bunkers, een ondergrondse atoomschuilkelder, munitiedepots en de hangars waarin vroeger straaljagers werden geparkeerd. Op de plek waar in 1913 de Luchtvaartafdeling van de Koninklijke Landmacht werd opgericht, staat nu, ruim honderd jaar later, dit museum, dat sinds de opening

al ruim anderhalf miljoen bezoekers mocht verwelkomen. De zeer omvangrijke collectie omvat onder meer pijlpunten uit het Stenen Tijdperk, zwaarden en harnassen uit de Middeleeuwen, maar natuurlijk ook vliegtuigen, tanks en alle recente wapensystemen van de Nederlandse krijgsmacht. Het 35.000 vierkante meter grote museum richt zich vooral op de beleving van de bezoeker. Naast de reguliere collectie zijn er allerlei interactieve workshops en activiteiten. Ook het buitenterrein wordt ingezet voor activiteiten, zoals vliegdemonstraties en roadshows. Info: nmm.nl.



2



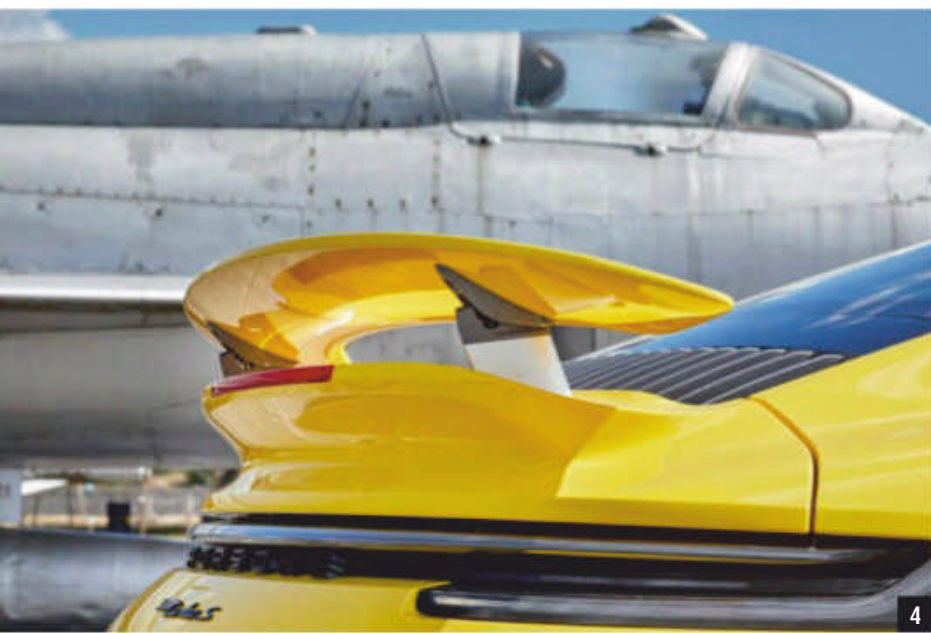
3

1 De nieuwe 911 Turbo oogt nog dikker dan zijn voorganger. 2 De zescilinder boxer is een nieuwe motor, iets kleiner dan zijn voorganger. 3 Deze wielen zijn niet standaard. 4 De vleugel helpt de auto op de weg te houden als het hard gaat. 5 Nog altijd een mooie analoge teller.

push echter tot hogere snelheid gewoon door. Cruisen doe je gemakkelijk met 200 km/h, in stilte en met een fabelachtige wegligging. Aangekomen op bochtige heuvelwegen geeft de Taycan ook niet toe op de 911. Sommige krappe bochten gaan de sportwagen beter af, maar het enorme, pertinent beschikbare vermogenspotentieel van de Taycan zorgt ervoor dat de 911 die voorsprong vervolgens niet kan uitbouwen. De vierwielsturing voelt soms wel een beetje kunstmatig. Je merkt aan je ingewanden hoe de auto de hoek om wordt

getrokken. De 911 heeft ook al enige tijd vierwielsturing, maar hier is het beter toegepast dan op bijna elk ander model (sommige Ferrari's doen het ook érg goed). De Porsche duwt niet simpel de achterkant de hoek om als een winkelwagen, maar gebruikt de techniek juist om de achterkant wat stabielier te maken. Hierdoor kun je met een andere onderstel-set-up de voorkant minder onderstuurd maken, zonder het gevaar plotseling overstuur te creëren. Hierdoor merk je niet écht aan de 911 dat hij vierwielsturing heeft, behalve aan de toegenomen scherpte bij het insturen van de bocht. Fabelachtig vakwerk van de engineers om nieuwe techniek te gebruiken niet enkel om harder te gaan, maar om de finesse en scherpte te verbeteren. Als we een rijderswissel doen, is het sowieso even slikken. De Taycan is goed, maar als het gaat om puurheid en betrokkenheid is de 911 nog wel even van een ander niveau. Bij een technische workshop over de Taycan, nog voor de onthulling, zei Porsche dat hij qua rijden tussen de 911 en de Panamera in kwam, bij de daadwerkelijke onthulling werd die claim aangescherpt: de 911 was de benchmark. Hoe ambitieus, stoer en gewaagd die belofte ook was, de Taycan haalt het niet. Hij is ondanks die onderstel magie toch te zwaar en te groot om te kunnen doen wat de 911 Turbo S met

je doet. Je zintuigen worden geprikkeld via je vingers, je kont, je gehoor en je ogen die de toerenteller in de gaten moeten houden. Alles smelt samen tot een eenheid die mens en machine verenigt en het rijden tot rijden maakt. De kracht van de motor is zo groot dat ik alleen vol gas geef als ik er bewust over nadenk. Het gaat al snel zó hard dat ik mezelf moet dwingen het pedaal bewust te vloeren. De PDK is scherp en gehoorzaam en de zuigende huil klinkt beslist leuker dan in de vorige generatie van de Turbo. Evengoed



4



5

PORSCHE 911 TURBO S

AANDRIJFLIJN	benzine
MOTOR	6-cil. boxer, 2 turbo's
CILINDERINHOUD	3.745 cc
MAX. VERMOGEN	478 kW/650 pk bij 6.750 tpm
MAX. KOPPEL	800 Nm bij 2.500 tpm
UITSTOOT CO₂	271 g/km
AANDRIJVING	voor+achter
AANTAL VERSNELLINGEN	8, aut. met dubb. koppeling
REMMEN	gev. schijven rondom
GEWICHT	1.615 kg
VANAFPRIJS	€ 279.000
PRIJS TESTAUTO	€ 312.873
0-30 KM/H	0,82 s
0-50 KM/H	1,25 s
0-80 KM/H	2,08 s
0-100 KM/H	2,74 s
0-200 KM/H	8,72 s
50-80 KM/H IN S	0,83 s
80-120 KM/H IN S	1,53 s
TOPSNELHEID	>330 km/h
LENGTE	4.535 mm
WIELBASIS	2.450 mm
BREEDTE	1.900 mm
HOOGTE	1.303 mm
BANDEN OP GETESTE AUTO	315/30ZR21

Alle gegevens volgens fabrieksopgave, behoudens sprinttijden en topsnelheid

mag het geen naam hebben naast het gehuil van de atmosferische GT3-blokken, maar die auto's hebben nu eenmaal een iets andere doelgroep. En het gewicht telt ook. De 911 is ruim 600 kilo lichter dan de Taycan. In de EV had ik in krappe bochten soms al wat kermende banden en bij snelle links-rechtswissels een gewichtsverplaatsing die goed werd opgevangen, maar toch waarneembaar was. In de 911 niets van dat alles. De grenzen van de grip liggen hier verder en hij beweegt gemakkelijker: als het échte bochtige werk start, is het niet te vergelijken en is de oude wereld zonder twijfel de baas.

AFSTANDELIJK

We wisselen opnieuw en Marco geeft aan dat hij door de Taycan soms licht in zijn hoofd wordt vanwege het ongekende acceleratievermogen. In de 911 is er nog wat toerenopbouw om je voor te bereiden op de ergste boost, in de EV word je ogenblikkelijk afgeschoten als in een horizontale achtbaan.

Terugkomend vanuit de 911 voelt hij ineens afstandelijk en licht. Bij gas los vertraagt hij in de normale stand (ook de Taycan heeft een keuzeknop op het stuur om naar Sport- en Sport-plus-standen te gaan) zo weinig als ik van mijn gas ga, dat mijn lichaam en maag even een *error* geven. Ze rekenen gezien de hoge 'toeren' op vertraging, maar die komt niet. Het doet denken aan hard remmen op een *playseat* met een 3D-bril op: je ogen zien vertraging, maar je lichaam voelt het niet. Genoeg om mij kotsmisselijk te maken. Snel weer switchen naar Sport-plus en de auto remt door middel van regeneratie, hoewel hij dat niet zo sterk doet als sommige andere elektrische auto's. Hierdoor moet je soms net even meer de rem beroeren dan je zou willen. Na minder dan tien minuten gewenning 'voel' ik de Taycan weer en volg ik de 911 met gemak. Marco zou er alles uit moeten persen om me

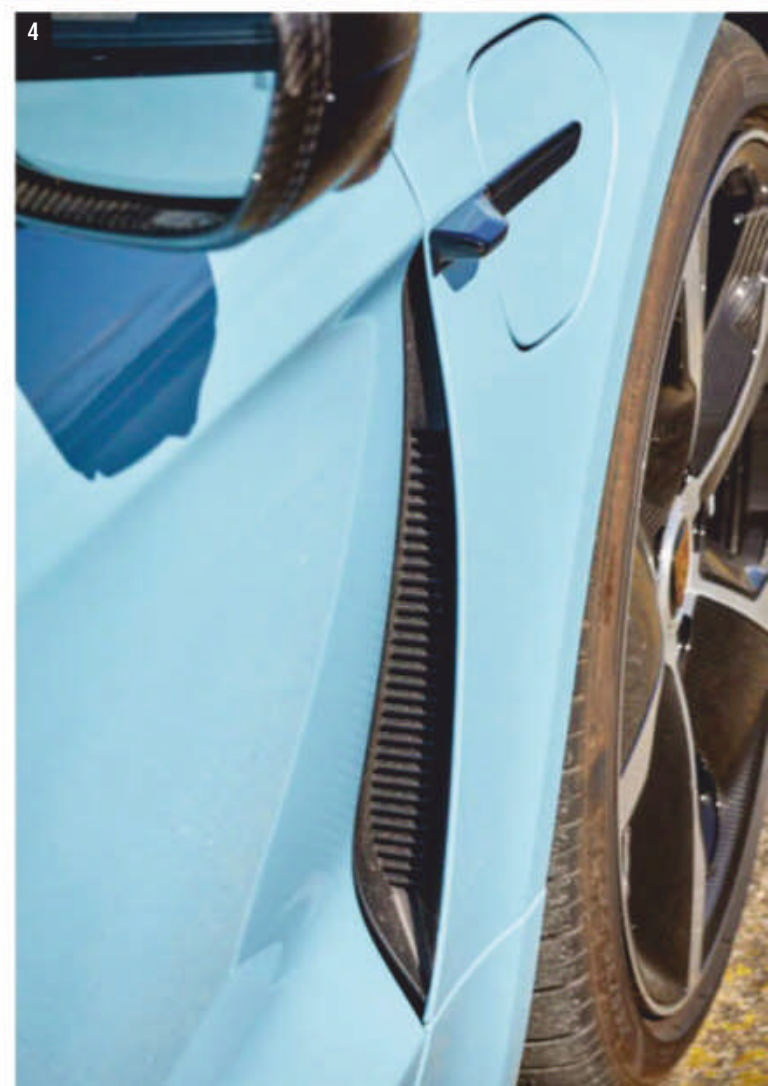
voor te blijven en één keer een verkeerd verzet kiezen, biedt mij genoeg momentum om bij te komen of een tijdelijke voorsprong te pakken, ook al zou de benzinstrijder op een circuit altijd winnen. Nee, aan de harde prestaties van de EV op de openbare weg ligt het niet. Ook niet aan de harde sprint, zo blijkt als we de auto's naast elkaar zetten. De wetenschap vooraf is dat snelle EV's het in een test als deze moeten hebben van hun start en dat vermogende sportwagens het moeten hebben van de afstand. Hun top ligt hoger, maar kunnen we die lang genoeg gebruiken om de EV in te halen? Ook is de 911 Turbo S op papier 0,1 seconde sneller naar 100 km/h. Ik probeer de racelengte omlaag te praten, maar Marco is onverbiddelijk: 400 meter (een kwartmijl) is de officiële drag-race-afstand. Beide auto's hebben launch control én ook vierwielaandrijving. De eerste

1 Supervette led-matrixverlichting op de Taycan. 2 Uiteraard geen echte turbo op de EV, het is nu een label. 3 Laden kan tot een krankzinnige 260 kW. 4 Veel aero op de Taycan. 5 De Taycan Turbo S maakt je ziek op de sprint.

PORSCHE TAYCAN TURBO S

AANDRIJFLIJN	elektrisch
MOTOR	2 elektromotoren, synchroon
MAX. VERMOGEN	460 kW/626 pk (tijdelijke overboost 560 kW/761 pk)
MAX. KOPPEL	1.050 Nm
UITSTOOT CO₂	0 g/km
AANDRIJVING	voor+achter
AANTAL VERSNELLINGEN	2, automaat
REMME	gev. schijven rondom
GEWICHT	2.270 kg
VANAF PRIJS	€ 191.000
PRIJS TESTAUTO	€ 231.537
ACTIERADIUS ELEKTRISCH	412 km
ACCUCAPACITEIT	93,4 kWh
0-30 KM/H	0,78 s
0-50 KM/H	1,26 s
0-80 KM/H	2,14 s
0-100 KM/H	2,83 s
0-200 KM/H	9,54 s
50-80 KM/H IN S	0,87 s
80-120 KM/H IN S	1,58 s
TOPSNELHEID	269 km/h
LENGTE	4.963 mm
WIELBASIS	2.900 mm
BREEDTE	1.966 mm
HOOGTE	1.378 mm
BANDEN OP GETESTE AUTO	305/30R21

Alle gegevens volgens fabrieksopgave, behoudens sprinttijden en topsnelheid





Aan de harde prestaties van de Taycan op de openbare weg ligt het niet



PORSCHE 911 TURBO S

Prijs per pk € 429
Kilo's per pk 2,48

- Altijd en overal de snelste
- Duidelijk nóg scherper en sportiever dan zijn voorgangers
- Op lange afstand meer dan genoeg comfort
- Wellicht goedkoper dan échte concurrenten, maar evengoed inmiddels wel erg duur
- Geluid en betrokkenheid van GT-Porsches zijn toch wel van een andere orde





3



4



PORSCHE TAYCAN TURBO S

Prijs per pk € 251
Kilo's per pk 2,98

- Ziekelijk snel op de sprint, op elk moment
- Verrassend sportief ondanks gewicht
- Fijn, stil en comfortabel voor dagelijks gebruik én voor autobahn-knallen
- 2.200 kilo is evengoed niet te verbergen
- Mist de puurheid en de betrokkenheid van een 911

5

poging is meteen raak, wat ook veel zegt over de doeltreffendheid van Porsches launch control. De accu's van de Model S Performance Ludicrous moeten zomaar ruim een halfuur worden voorverwarmd om alles eruit te persen en dan nog lukt het je wellicht maar één of twee keer. De Taycan Turbo S geeft altijd thuis, alsof het een 911 Turbo S is.

DE RACE

We gaan los en terwijl het bloed uit mijn gezicht verdwijnt, pak ik een voorsprong. In video's uit andere werelddelen zag ik Marco's 992 Turbo S al een McLaren 720S vernederen door zijn vreselijke snelle start, maar de Taycan komt zowaar nóg sneller van de lijn. De voorsprong is echter nog geen halve autolengte en groeit niet. Vanaf 200 meter begint de 911 in te lopen, bij 300 meter zou ik nog net winnen, maar zo rond de 350 meter en 180 km/h steekt de 911 me voorbij en wint. Enkele nieuwe pogingen leveren bijna exact hetzelfde plaatje op. Benzine wint, maar niet als we binnen 300 meter zouden blijven, wat toch wel veel zegt over de prestaties van de eerste EV die Porsche heeft gemaakt. Omdat de sprinttijden tot 100 km/h zó bizar snel zijn, hebben we voor het eerst maar de honderdsten van een seconde bij onze metingen gezet. De 30 km/h is voor de Taycan. De 50 km/h bereikt de 911 dan weer eerder (op een honderdste seconde), maar de Taycan ligt dan dus al voor. Bij hogere snelheid is er echter geen houden aan en winnen de benzine-pk's altijd. Als we richting huis vertrekken, grapt Marco dat hij gewoon even snel kan tanken en huiswaarts gaat, terwijl ik mijn tijd zal moeten verdoen aan de snellader om de inmiddels lege accu's van de Taycan te vullen. Ik beleef het echter niet zo. Met de helaas nog veel te spaarzame Ionity-laders in Duitsland en bij de nieuwste vestigingen van Fastned in Nederland pomp je een lege Taycan vol met 251 kW (tot 260 zou mogelijk moeten zijn), wat bizar veel is. Boven

1 Een staand dun scherm voor de tellers in de Taycan zagen we nog niet eerder bij Porsche. 2 De toerenteller staat in de 911 voor je neus, maar verder kun je de andere schermen naar wens indelen. 3 Een frunk is een typische EV-noviteit ... 4 ... maar de 911 had dat al decennia lang! 5 Geen van de twee auto's rijdt de ander makkelijk los.



halfvol zakt het naar 150 kW, maar dat is nog altijd een getal waar we bij de Audi E-tron over aan het jubelen waren. Een kleine sanitaire stop en een bak koffie – had ik ook gewild als ik in de 911 reed – zijn al genoeg om 300 km ver te komen. Nou ja, iets minder door mijn kruissnelheid van 200 km/h, maar nooit voel ik me beperkt. De Taycan is snel, ligt als een huis, voelt niet log en biedt veel comfort, terwijl het Porsche-gevoel echt aanwezig is. Een Panamera biedt zonder twijfel minder dynamiek dan de Taycan. En hij is zo onwijs goed gelukt. Eenieder mag het zijne denken van de styling, maar ik vind hem futuristisch en gaaf. De 911 Turbo S brengt mij te weinig extra om te willen switchen, ook omdat ik voor de echte rij-kick toch liever die vermaledijde GT3 zou hebben. De 911 Turbo is voor mij bedoeld als *daily driver* die ondertussen een supercar is en de Taycan kruist voor mij genoeg vakjes af om die taak net zo goed, of zelfs beter te vervullen. Marco geeft geen millimeter toe. "Ik volg je redenering, ik ben het alleen compleet met je oneens", zegt hij. Helder. Sommige beslissingen zijn niet in cijfers of podiumplaatsen te uit te drukken. Het zijn geest, hart en persoonlijke prioriteit die hier de doorslag geven. We hebben elkaar niet kunnen overtuigen en gaan daardoor allebei in onze winnaar naar huis. De echte triomfator is daarmee Porsche, want dat laat zien dat het zowel in de oude als in de nieuwe wereld een zo goed als onverslaanbaar top-product kan maken. Voor elk soort mens is er de nieuwe *performance car*. Dat het nog maar lang zo mag blijven. **M**

CITROËN SM



PRACHTPOOK

De versnellingspook verdwijnt in hoog tempo uit interieurs van auto's. Daarom staan we in deze editie van GTO stil bij prachtige poken uit het verleden.

De Citroën SM was bij zijn komst in 1970 de snelste voorwielaandrijver van zijn tijd. De van Maserati afkomstige V6 leverde 170 pk, goed voor een 0-100-sprint in 8,9 seconden. De motor werkte samen met een handgeschakelde vijfbak en ook dat aantal versnellingen was toen nog niet vanzelfsprekend. Zoals eigenlijk alles heel apart was aan de SM. **AV**



Fotografie Pieter E. Kamp



INTERVIEW

ROGIER
KROYMANS

ZELFDE RESTAURANT, ANDERE CHEF-KOK

Tekst Ken Divjak • Fotografie Karma Automotive



'Hij ziet er ongeveer hetzelfde uit, maar is toch helemaal anders', aldus Rogier Kroymans, die de lancering van Karma in Europa in goede banen moet leiden.

INTERVIEW ROGIER KROYMANS, UP SALES & NETWORK DEVELOPMENT EUROPE BIJ KARMA AUTOMOTIVE

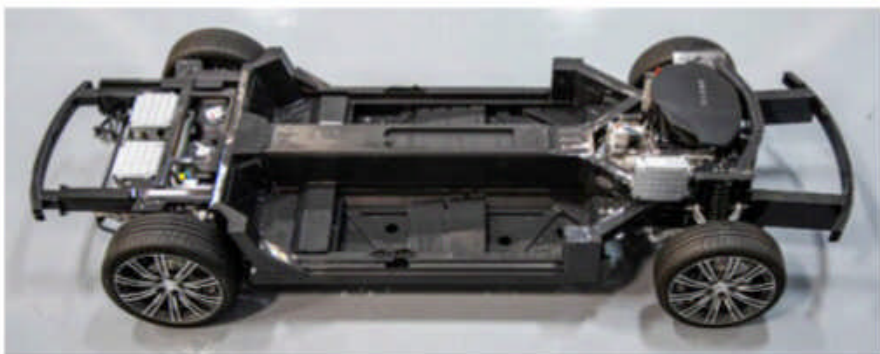
Karma Automotive begint aan een nieuw hoofdstuk in Europa. In eerste instantie met een auto die veel wegheeft van de Fisker Karma uit 2012, maar later ook met elektrische aandrijflijnen op een zelf ontwikkeld EV-platform. AutoWeek GTO ging in gesprek met Rogier Kroymans, die het merk bij ons op de kaart zet.

U haalt het gereïncarneerde Fisker – dat nu Karma Automotive heet – terug naar Nederland. Had u dat ooit gedacht na de teloorgang van het merk in 2012?

“Die vraag moet ik nuanceren voor ik kan antwoorden. Als verantwoordelijke voor sales en network development haal ik Karma in de eerste plaats terug naar Europa, met inbegrip van Nederland. Ik doe dat in opdracht van Karma Automotive zelf, dus niet op verzoek van Kroymans. Het dealerbedrijf van mijn vader gaat Karma wel vertegenwoordigen in Nederland, maar de situatie is toch anders dan pakweg tien jaar geleden. Daarnaast is het beter in deze context niet te spreken over ‘het gereïncarneerde Fisker’, om verwarring met Fisker Automotive te vermijden. Dat merk van Henrik Fisker is namelijk ook herrezen en maakt nu de Fisker Ocean, een elektrische SUV. Karma heeft in 2016 het failliete Fisker overgenomen en er een nieuw merk van gemaakt. Onze eerste telg, de vierdeurs Revero, komt nu naar Nederland.”

Dat zijn inderdaad belangrijke nuances, die allicht niet te voorspellen vielen in 2012.

“Dat Fisker in 2012 over de kop zou gaan, hadden we inderdaad niet zien aankomen. Evenmin dat Karma jaren later weer bij Kroymans terecht zou komen. Al moet ik wel zeggen dat mijn vader en ik ‘Het Nieuwe Rijden’ al heel vroeg zijn gaan volgen. Hij koos er destijds voor om Fisker te vertegenwoordigen, ik ben toentertijd voor Tesla gegaan.



Het ‘E-Flex’ platform is een open source EV-platform dat alles van pick-ups tot supercars kan onderbouwen, voor Karma én voor andere constructeurs.



Rogier Kroymans haalt Karma terug naar Europa, zijn vader staat met het dealerbedrijf Kroymans in voor de verdeling van het merk in Nederland.

Maar de interesse voor het elektrische verhaal is altijd gebleven. Vanuit die optiek is het eigenlijk niet verwonderlijk dat we nu samen bij Karma betrokken zijn: hij als Nederlandse dealer en ik als Europees aanspreekpunt voor Karma, dat trouwens in Chinese handen is.”

Wat heeft Karma dit jaar op stapel staan voor Europa?

“We hadden natuurlijk gepland om onze Europese introductie in Genève aan te kondigen. Dat is zoals bekend anders gelopen, waardoor we ons merk én onze eerste auto nu land voor land gaan introduceren. We starten met de Karma Revero, een auto die veel weg heeft van de Fisker Karma waar we ook onze merknaam aan ontleen. Toen die sedan destijds naar Nederland kwam, was ik eigenlijk al erg gecharmeerd van het model – en ik denk velen met mij. Dat wordt nu de basis om Karma Automotive te introduceren en distributiekanaal op te zetten. Eind dit jaar komen we dan – weliswaar onder voorbehoud van de ontwikkelingen door de coronacrisis – met de GT- en de GTS-variant van de Revero. Die borduurt weliswaar duidelijk voort op de Karma-designtaal, maar zal toch volledig anders zijn. Ook technisch.”

‘Als autoproducent zijn we een luxury hightech merk, maar ons EU-platform kan ook voor bestelwagens en pick-ups dienen’

Welke landen of dealers zijn op dit moment al betrokken bij dit nieuwe verhaal?

“Naast Nederland hebben we al partners in Frankrijk, Spanje, Portugal en Zweden. België staat op het punt om in te stappen, terwijl er ook gesprekken gaande zijn in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland. Iets verder van huis zijn er ook partners in Centraal en Oost-Europa in

de running, dus aan interesse geen gebrek. Wat het momenteel moeilijk maakt, is dat we niet kunnen reizen. Een dealerovereenkomst bespreek je immers niet snel aan de telefoon. Vandaar ook dat we veel afspraken hadden ingepland op de salon van Genève, die we nu op een andere manier moeten inhalen om ons netwerk voldoende uit te breiden.”

En hoeveel auto's denkt u dit jaar nog naar Europa te halen?

“Dat getal staat wel min of meer vast: in 2020 willen we 75 Revero's naar Europa halen. Harde salestargets hebben we daar niet voor opgesteld. Daarmee vermijd je het aanleggen van een grote voorraad, die je daarna koste wat het kost moet zien te slijten, wat natuurlijk niet strookt met het exclusieve karakter van Karma. De Europese allocatie is ook flexibel, in die zin dat we de verdeling per dealer op de vraag kunnen afstemmen. Van de Revero GT en GTS verwacht ik volgend jaar

dubbel zoveel stuks te verkopen, omdat je het jaar na de introductie vaak een verdubbeling van de cijfers ziet. Zijn het er meer, dan is dat natuurlijk fantastisch, maar pakweg 5.000 stuks op jaarbasis verkopen is echt niet onze bedoeling in Europa.”

Even voor de duidelijkheid: de eerste batch van 75 Revero's heeft nog een range extender van GM aan boord, toch?

“Dat klopt, de Revero zonder GT-toevoeging gebruikt de oorspronkelijke aandrijflijn van General Motors. Het design, de motor en het werkingsprincipe van de Fisker Karma blijven dus behouden, maar toch rijdt de Revero helemaal anders. Dat komt doordat de rest van de componenten gemodificeerd zijn. Ik leg het meestal als volgt uit aan onze klanten: het restaurant heeft zijn naam behouden, maar de chef-kok is veranderd. Je kunt er nog altijd gelijksoortige gerechten krijgen, maar die worden door een nieuwe equipe bereid. We weten allemaal dat de ene spaghetti bolognese de andere niet is.”

Vreest u niet dat het range extender-recept leuk was toen EV's nog maar een beperkte autonomie hadden, maar een decennium later wat achterhaald is?

“Ook vandaag zijn er mensen die graag elektrisch willen rijden, maar het opladen een beetje eng vinden. In Nederland hebben we het geluk nog dat de infrastructuur goed is uitgebouwd, maar in de meeste landen van Europa is dat niet het geval. En daarbij: zelfs in een EV met een respectabele autonomie rij je in principe nog van laadpaal tot laadpaal. Met een range extender kun je in de stad elektrisch rijden en de generator op de snelweg gebruiken, wat Karma motiveert om dat aandrijfprincipe te behouden. Anderzijds is het logisch dat ook wij op termijn puur elektrische auto's gaan bouwen.”

Daarmee is mijn volgende vraag meteen beantwoord: EV's staan dus ook op het programma.

“Jazeker, om op die manier beide markten te gaan bespelen. Daarom zijn we al een tijdje bezig met de ontwikkeling van een eigen EV-architectuur, zowel voor ons als voor andere merken. De verwachting is



Hoewel de GT Concept door Pininfarina mooi werd uitgewerkt, lijkt er toch niet meteen een tweedeurs versie van de Revero aan te komen.

zelfs dat we de Revero GT en GTS op termijn ook met een volledig elektrische aandrijflijn gaan aanbieden, parallel met de range extender. En om verwarring te vermijden: de Karma GT-ontwerpstudie (een mogelijke coupévariant van de Revero uit 2019, red.) die Pininfarina voor ons gemaakt heeft, staat daar los van. Er is dus geen uitwisseling van knowhow over elektrische aandrijflijnen met Automobili Pininfarina, aangezien ons e-platform een geheel eigen ontwikkeling is.”

Maar voor de Revero GT en GTS zijn jullie wel een samenwerkingsverband met BMW aangegaan. Wat houdt dat precies in?

“Dat gaat in de eerste plaats over motoren. De driecilinder turbo-benzinemotor van BMW is een goede match voor onze Revero GT en GTS, met name vanuit een emissiestandpunt. Wij gebruiken hem weliswaar anders dan BMW dat doet in de i8, waar hij de wielen ook rechtstreeks kan aandrijven, omdat de verbrandingsmotor bij Karma louter als generator dient om de accu's van stroom te voorzien. In essentie gaat het partnership met BMW dus enkel om de verbrandingsmotor en wat randzaken, aangezien we het merendeel van de elektracomponenten zelf ontwikkelen en voor het overige met Bosch samenwerken.”

Zijn er plannen om het partnership met BMW naar andere modellen uit te breiden?

“Dat valt op dit moment moeilijk te zeggen. Zeker is dat we het range extender-principe willen behouden en daarvoor in BMW een goede



De SC2 Concept trekt de lijn van de SC1 door, maar voegt een T-dak en vleugeldeuren toe om alvast iets dichterbij een mogelijke productierealiteit te komen.

partner hebben gevonden. Tegelijkertijd willen we natuurlijk zoveel mogelijk zelf ontwikkelen, met name naar het volledig elektrisch rijden toe. In dat scenario heb je geen verbrandingsmotor meer nodig, wat het moeilijk maakt om nu al uitspraken te doen over de houdbaarheidsdatum van onze afspraken met München.”

Waar is Karma Automotive eigenlijk gevestigd?

“Het hoofdkantoor van Karma ligt in Irvine, ongeveer een uur rijden van Los Angeles. Daar is ook onze designafdeling en tevens mijn marketingteam dat specifiek op Europa werkt. Onze fabriek staat dan weer in Moreno Valley, ook in Californië, waar de Fisker Karma-productielijn van het Finse Valmet in 2016 naartoe is verhuisd. Onze activiteiten worden dus vanuit Amerika gecoördineerd, hoewel Karma een dochterbedrijf is van de Chinese Wanxiang Group die in auto-onderdelen doet. In totaal werken er zo’n 750 mensen voor Karma, van wie momenteel twee – onze technische specialist en ikzelf – in Europa. Het Europese satellietkantoor is in oprichting, hoewel onze dealers alle contacten onderhouden.”

Wat voor type dealers worden dat en hoe gaan ze te werk?

“Nemen we Kroymans even als voorbeeld, want dat praat altijd gemakkelijker: deze dealer gaat Karma Automotive in eerste instantie integreren in een van zijn bedrijven. Dat zal de aanpak zijn van de meeste dealerbedrijven wanneer ze het merk in Europa op de kaart zetten en de distributie organiseren. Dat wil echter niet zeggen dat het daarbij zal blijven. Kleine boetiekshops worden langzamerhand de norm, zeker bij de ontwikkelingen van de afgelopen maanden, terwijl Tesla allang heeft aangetoond dat je geen grote brandstores nodig hebt om je producten succesvol aan de man te brengen. De tijden van grote autovoorden zijn voorbij, zeker nu online configureren de standaard is geworden en zelfs kopen met één muisklik kan.”

Is de Revero dan al online te bestellen?

“Dat kan nu al in Amerika en het moet in de toekomst ook in Europa mogelijk worden. De functionaliteiten van de online tool liggen nog niet helemaal vast, omdat ze het systeem in de States net aan het herzien zijn. We werken daarom hier niet met de oude tool en wachten de update af om met een schone lei te kunnen beginnen. Alle informatie staat natuurlijk wel online, terwijl geïnteresseerden gewoon bij onze dealers terecht kunnen in Nederland, Frankrijk, Spanje, Portugal of Zweden en binnenkort dus ook in België.”

Nog even terug naar de Karma GT-ontwerpstudie: wat moeten we daar precies van onthouden?

“Zoals het een concept-car betaamt, is dat in de eerste plaats een vingeroefening, die bedoeld is om te tonen hoe de Revero er als coupé zou kunnen uitzien. Natuurlijk maken we van de gelegenheid gebruik om reacties en feedback te verzamelen en parallel daarmee een haalbaarheidsstudie te doen – in het bijzonder voor Europa, waar het Italiaanse designhuis nog altijd sterk staat. Bevestigd is het project



Na de GT Concept kwam de SC1 Vision Concept, die midden 2019 op Pebble Beach werd onthuld met een volledig elektrische aandrijflijn.

‘De SC1 en SC2 tonen wat we als sportwagenbouwer van de toekomst in onze mars hebben’

echter nog niet. Daarnaast zie ik in de toekomst ook kansen voor de SC2: een ontwerpstudie voor een tweezitter met vleugeldeuren, die net als de SC1 een blik gunt op onze toekomstige ontwerpstyl.”

Zijn de SC1 en SC2 dan kandidaat om de Revero in productie vorm op te volgen?

“Onze voornaamste zorg is momenteel het ‘E-Flex’ platform, waarnaar ik al eerder verwees. Dat kun je vergelijken met wat Rimac voor Automobili Pininfarina doet, omdat wij onze elektrische architectuur ook gaan aanbieden aan andere EV-constructeurs. Daarnaast is ons platform niet exclusief voor sportwagens. Zo ontwikkelen we in Amerika bijvoorbeeld een elektrische pick-up en bestelwagen, die ook bij de posterijen van pas kunnen komen. Als autoproducent zijn we dan weer een ‘luxury high-tech’ merk, waardoor de SC1 en SC2 beter tonen wat we als sportwagenbouwer van de toekomst in onze mars hebben. Tot slot, de Revero is natuurlijk een sedan, dus dat segment zullen we ook blijven bedienen – zowel volledig elektrisch, als met een range extender die het beste van twee werelden combineert.” **AW**



Rond de jaarwisseling volgt de Revero GT(S), die een range extender van BMW gebruikt, in plaats van de beproefde generator van GM-makelij.



OMSCHAKE

De handgeschakelde versnellingsbak met de kenmerkende schakelcoulisse is bij Ferrari al jarenlang verdwenen, maar het gemis blijft. We brachten daarom een 550 Maranello en een uiterst zeldzame 599 GTB Fiorano bij elkaar, respectievelijk de laatste Ferrari V12 GT die alléén met een handbak is geleverd versus de laatste V12 GT waarin zelf schakelen nog tot de mogelijkheden behoorde.

ES

Tekst **Natan Tazelaar** • Fotografie **Andrew Walkinshaw**



versnellingsbakken werden massaal genegeerd. In het geval van de 599 GTB werden er nog niet eens vijftig handgeschakelde exemplaren verkocht, op een totale productie van ongeveer 3.500 exemplaren (tussen 2006 en 2012). Dat opvallend kleine aantal leidt er nogal eens toe dat zelfbenoemde kenners de handgeschakelde 599 GTB Fiorano wegzetten als niet goed ontwikkeld en daardoor heel onprettig rijdend. Maar daar komen we liever zelf achter ...

MANIAKAAL

De oorzaak van de transmissie-revolutie bij Ferrari zou zijn dat de 599 GTB – en ook de motor die afkomstig is uit de Enzo – volledig is ontwikkeld voor de F1A-transmissie en dat de handgeschakelde zeskakel louter bijzaak was. Die gedachte is op zich verrassend, want qua hardware zijn beide transmissies vrijwel gelijk. Bij de F1 zijn alleen de bediening van de koppeling en het schakelsysteem elektro-hydraulisch, zodat we de reden voor het eventueel niet prettig rijden van de handgeschakelde variant eigenlijk bij de persoon achter het stuur moeten zoeken. De auto die wij rijden, is privé-eigendom van klassieker-expert Nico Aaldering. Hij drukt mij op het hart extra voorzichtig met zijn auto te zijn. Dat beloof ik, waarna ik de vanwege de coronacrisis verlaten wegen rond Brummen opdraai. Daarbij valt direct op dat het koppelingpedaal relatief licht is en dat het aangrijpingspunt zeer secuur is af te tasten, waarna de 608 Nm leverende V12 de 599 zelfs vanuit stationair toerental soepel in beweging brengt. Bij overschakelen van één naar twee is direct te voelen dat de pook niet soepel uit de versnelling glijdt. Als ik iets meer kracht zet, springt de pook zelfs terug naar neutraal. Het kost ook moeite om de tweede versnelling te kiezen, maar eigenlijk is dit allemaal bekend voor wie vaker met handgeschakelde Ferrari's heeft gereden. Noem het een euvel of zelfs een handicap; fanatieke Ferrari-liefhebbers noemen het karakter en kunnen er wel om lachen. Het dwingt je uiterst secuur te zijn met zowel je voeten als je rechterhand, want dwingen en kracht zetten, hebben een

Nostalgie is een vreemd en veelal onverklaarbaar fenomeen. De heimwee naar vroeger brengt mensen tot irrationele beslissingen, waarbij ze niet zelden elke vorm van innovatie verwerpen, zonder oog te hebben voor de werkelijke voordelen ervan. Zo zou je ook de nog altijd hoorbare klaagzang van Ferrari-liefhebbers over het verdwijnen van de door hen zo geliefde handbak kunnen omschrijven. Puur rationeel gezien is de beslissing van Ferrari om de handbak overboord te zetten eenvoudig te verklaren. De fabrikant uit Maranello laat zich primair leiden door in eigen huis ontwikkelde racetechniek en de semi-automatische transmissie was, bij het debuut in de F355 F1 (najaar 1997), daarvan het tastbare bewijs. De toonaangevende industriekrant Automotive News Europe voorspelde destijds al dat in 1998 ruim 60 procent van de F355-kopers voor de nieuwe F1-versnellingsbak zou kiezen én dat het op termijn mogelijk zelfs de enige transmissie zou kunnen worden bij Ferrari. Na de vierzits 612 Scaglietti kreeg de 575M Maranello als verbeterde variant van de 550 Maranello eveneens de beschikking over een F1-transmissie, waarmee Ferrari het volledige aanbod had 'gerobotiseerd'. Dat kopers een duidelijke voorkeur hadden voor deze innovatieve Formule 1-techniek bleek wel uit de verkoopcijfers, want de handgeschakelde



FERRARI LAAT ZICH
PRIMAIR LEIDEN DOOR
ZELF ONTWIKKELDE
RACETECHNIEK EN DE
F1-TRANSMISSIE IS
DAAR EEN TASTBAAR
BEWIJS VAN

averechts effect. Wat het rijden met deze 599 al evenmin eenvoudig maakt, is zijn uiterst lichte vliegwiel. Bij het intrappen van de koppeling keldert het toerental direct, waarna je bij het laten opkomen van het linkerpedaal goed moet opletten hoe ver het gaspedaal weer naar beneden gaat. Inderdaad, dit lijkt wel een instructie zoals je die bij je eerste rijles kreeg, maar dergelijke fijngevoelige techniek maakt het nu eenmaal noodzakelijk dat je uiterst precies te werk gaat. Het overgrote deel van de bestuurders, ook van Ferrari's, handelt volledig uit automatisme, zonder naar de techniek te luisteren of deze aan te (kunnen) voelen. Wanneer de hele aandrijflijn eenmaal goed op temperatuur is, vergt de prachtige, metalen versnellingspook nog altijd een resolute en vaste hand, maar kan er snel en loepzuiver worden geschakeld. Dan ontpopt de Ferrari 599 zich als een ware supersportauto, die constant op zoek lijkt naar tegenstanders voor een race. Hij heeft niet dat bijna maniakale karakter van bijvoorbeeld een 488 Pista, maar hij wil evenmin een gelegenheid onbenut laten om helemaal door te halen tot 8.000 toeren per minuut. Daarbij vult het interieur zich met een gehuil zoals dat van een jaren 70-Le Mans-racer aan het begin van de Ligne Droite des Hunaudières. Die verleiding is natuurlijk niet te weerstaan, maar daarbij moet

je het ongekende potentieel van deze auto wel met beleid inzetten. Wie met de prestaties van de 599 te losbandig omgaat, moet niet alleen vrezen voor serieuze sancties van het CJIB, maar ook voor zijn eigen veiligheid. Vergeet niet dat deze 6,0-liter twaalfcilinder bij 7.600 toeren meer vermogen levert dan de Formule 1-wagens van Nigel Mansell en Gerhard Berger, waarin de semiautomatische transmissie ooit debuteerde. Zeker met de manettino in de stand Race dringt de 599 zich constant aan je op en zoek je aldoor naar gelegenheden om het gas dieper te kunnen intrappen. Het ouderwetse schakelen en het karakteristieke geluid van de pook die door het metalen patroon glijdt, maken de beleving nog specialer. Ook omdat de 599 in alles aanvoelt als een moderne Ferrari, waarin je een vliegensvlug schakelende F1-transmissie zou verwachten: van de lichte, zeer directe besturing, de ijzersterke en perfect te doseren bijtkracht van de keramische remmen tot uiteraard de gasrespons zoals die alleen van een atmosferische twaalfcilinder uit Maranello kan zijn en die de relatie tussen bestuurder en motor telepathisch maakt. Alles is gericht op snelheid en prestaties, wat de 599 maakt tot een GT met twee gezichten.

OUDE STEMPEL

Vergeleken met de 599 is de rijbeleving in de 550 Maranello veel meer van de oude stempel; het is wel een sportieve auto, maar niet echt een sportauto. De bediening gaat in alle opzichten zwaarder dan bij de 599, maar dat is beslist niet

1 De Type F140C V12: een genot voor oog en oor. 2 De aluminium V12 ligt achter de (denkbeeldige) vooras. 3 Een handbak was de enige optie in de 550 Maranello. 4 De 599 is de laatste V12 GT met het klassieke metalen schakelpatroon.



FERRARI 599 GTB FIORANO (2006/2012)

MOTOR	V12, blokhoek 65° (Type F140C)
CILINDERINHOUD	5.999 cc
MAX. VERMOGEN	456 kW/620 pk bij 7.600 tpm
MAX. KOPPEL	608 Nm bij 5.600 tpm
VERSNELINGSBAK	6-bak, handgeschakeld
AANDRIJVING	achterwielen
WIELOPHANGING V/A	onafhankelijk, dubbele draagarmen, schroefveren, stabilisator
REMMEIN V/A	keramische geventileerde schijven 398/360 mm
AFMETINGEN (L/B/H)	4.665/1.962/1.336 mm
WIELBASIS	2.750 mm
GEWICHT	1.690 kilo (leeg)
WIELEN V/A	8Jx20/11Jx20
BANDEN V/A	245/35ZR20 / 305/35ZR20
TOPSNELHEID	330 km/h
0-100 KM/H	3,7 s
NIEUWPRIJS	€ 351.821
PRIJS NU	€ 347.500

GEDREVEN DOOR DE WIND

Onder liefhebbers, fans en kenners leeft nog altijd het idee dat het ontstaan van de semi-automatische versnellingsbak bij Scuderia Ferrari voortkwam uit de behoefte aan kortere schakeltijden en de wens om de coureurs werk uit handen (en voeten) te nemen. Eind jaren 80 begon de ontwikkeling van het elektro-hydraulische bedieningssysteem onder leiding van de Engelsman John Barnard, omdat hij het frontaal oppervlak van de Ferrari F1-bolides wilde verkleinen en zo meer snelheid genereren. Formule 1 gaat immers om winnen en niet om het verwennen van de coureurs. Barnards gedachte was dat twee knopjes voorop de horizontale spaken van het stuurwiel alleen met draadjes aan het schakelmechanisme op de transmissie hoefden te worden verbonden, waarmee de schakelpook naast het stuur en de stangverbinding die vanuit de cockpit door de motorruimte liep, konden worden verwijderd, zodat de auto smaller kon worden. Dit gaf de Ferrari 640 met de nieuwe atmosferische 3,5-liter V12 prachtige, ranke lijnen en een organische schoonheid. Het systeem werd voor het eerst ingezet tijdens de Grand Prix van Brazilië van 1989, waar Nigel Mansell de overwinning behaalde. Een mooier debuut had Ferrari zich niet kunnen wensen.



FERRARI 550 MARANELLO (1996/2001)

MOTOR	V12, blokhoek 65° (Type F133A)
CILINDERINHOUD	5.474 cc
VERSNELINGSBAK	6-bak, handgeschakeld
MAX. VERMOGEN	357 kW/485 pk bij 7.000 tpm
MAX. KOPPEL	569 Nm bij 5.000 tpm
AANDRIJVING	achterwielen
WIELOPHANGING V/A	onafhankelijk, dubbele draagarmen, schroefveren, stabilisator
REMMEN V/A	geventileerde schijven 330/310 mm
AFMETINGEN (L/B/H)	4.450/1.935/1.277 mm
WIELBASIS	2.500 mm
GEWICHT	1.690 kilo (leeg)
WIELEN V/A	8,5Jx18/10,5Jx18
BANDEN V/A	255/40ZR18 / 295/35ZR18
TOPSNELHEID	320 km/h
0-100 KM/H	4,4 s
NIEUWPRIJS	€ 257.241
PRIJS NU	€ 99.500



onprettig. Het draagt zelfs bij aan de klassieke rijbeleving. Ook hier is het belangrijk de aandrijflijn goed op temperatuur te laten komen, anders kan de zesbak zijn typerende souplesse niet tonen. De reden dat dit ook hier relatief lang duurt, is dat de 550, net als de 599, een transaxle heeft. Daarbij vormt de versnellingsbak één geheel met de achteras en is dus niet aan het motorblok bevestigd. Dat maakt de gewichtsverdeling weliswaar veel gunstiger, maar de opwarmende motor kan zijn hitte niet doorgeven aan de transmissie. Daardoor duurt het veel langer voordat de versnellingsbakolie op temperatuur komt.

Bij lage snelheden en lage toerentallen in een hoge versnelling is er verrassend veel trekkracht voorhanden en weet de 5,5-liter V12 – die zonder veel grote aanpassingen werd overgenomen uit de vierzits 456 GT – de Maranello vlot en soepel voort te bewegen. Die souplesse is niet alleen een kenmerk van twaalfcilindermotoren, maar ook een verschil tussen de 550 en de 599. Met name bij op- en terugschakelen gedraagt de 550 zich veel gewilliger en is hij veel gemakkelijker te rijden, zeker voor minder ervaren bestuurders. Dat betekent overigens niet dat de 550 een gematigd karakter heeft. Het kost alleen iets meer motivatie om de sluimerende sportiviteit naar boven te halen. Om alles uit de Maranello te halen, moet je er echt voor gaan zitten, de V12 hoog in de toeren houden en de versnellingsbak optimaal benutten. Wanneer je de auto dan op bochtige en smalle wegen richting het grensbereik duwt, merk je dat hij niet helemaal in zijn element is. Enorme afstanden afleggen op zeer hoge snelheden (ook op buitenwegen) is de beste manier om van de 550 Maranello te genieten. Het is ook precies hoe Ferrari dit model heeft

bedoeld. Als opvolger van de iconische Testarossa-reeks keerde de 550 Maranello in 1996 terug naar het concept van de klassieke GT; hij nam bewust afstand van de modellen met een middenmotor en een exotische uitstraling. Opvallend genoeg werd elke opvolger steeds potenter en sneller, wat uiteindelijk heeft geleid tot de ongekend snelle en extreem krachtige 812 Superfast. Zoals gezegd is de 550 Maranello nog een Gran Turismo in de traditionele zin van het woord. Het is daarmee – zeker tegenwoordig – een model dat voor een redelijke prijs een enorme potentie en grote hoeveelheden rijplezier en comfort biedt.

BETER

Sinds de komst van de 206 Dino in 1967 is er bij Ferrari een duidelijk onderscheid ontstaan tussen de kleine, sportieve tweezits varianten met een middenmotor en de V12 GT en 2+2-modellen die aan de top van het aanbod staan en die duidelijk zijn bedoeld voor een andere, meer gematigde, clientèle. Dat die klantengroep in het geval van de 550 Maranello aanzienlijk was, blijkt uit de totale verkoop van

1 In de 550 alleen analoge klokken. 2 'Blu Pozzi' is de kleur van de 550, vernoemd naar de Franse Ferrari-importeur Charles Pozzi. 3 Stoelen met Daytona-bekleding. 4 Lichtgewicht sportstoelen in de 599. 5 Manettino op het stuur en een display naast de toerenteller. 6 De 599 is gespoten in 'Blu Tour de France'. 7 Pininfarina's interpretatie van de klassieke V12 GT. 8 De 20-inch Challenge-wielen.

WIE MET DIT
POTENTIEEL TE LOSBANDIG
OMGAAT, MOET NIET
ALLEEN VREZEN VOOR HET
CJIB, MAAR OOK VOOR
ZIJN EIGEN VEILIGHEID

bijna 3.100 exemplaren (tussen 1996 en 2002). Dat is ook mede de reden waarom dit model geen veilingrecords zal breken. De positie die de 550 inneemt binnen de historie van Ferrari en het feit dat het nog een traditionele GT is met een fenomenaal schakelende handbak, zal er zeker voor zorgen dat de prijzen niet tot nauwelijks meer zullen dalen en dat het model een solide positie op de klassiekermarkt inneemt. Voor de handgeschakelde variant van de 599 GTB ligt dat natuurlijk totaal anders, want met nog geen vijftig geproduceerde exemplaren werd dit direct al een verzamelobject. En dat zal het altijd blijven.

Of de onstuitbare liefde voor de handgeschakelde versnellingsbak van een kleine groep fanatieke liefhebbers genoeg is om de productplanners in Maranello ooit van gedachten te doen veranderen, is niet te zeggen. Porsche sloeg met de GT3 ooit dezelfde weg in als Ferrari, maar kwam daarvan rap terug met modellen als de 911 R en later de GT3 Touring. Op een 812 Superfast met een handgeschakelde zes- of zevenbak hoeven we natuurlijk niet te rekenen, maar ook voor de toekomst is de kans vrijwel nihil dat Ferrari weer een V12 GT uitbrengt zonder transmissie met dubbele koppeling. Een handvol 599's vormt daarmee een prachtige, briljant rijdende herinnering aan de periode vóór de grote omschakeling naar Formule 1-techniek voor de straat. Die is in alle opzichten beter, maar niet per definitie gemakkelijker. **M**



45 JAAR
BMW ART CARS

MET VERVE(N)
GESLAAGD

KUNST IN

Al in 1975 wilde BMW
zijn merkimago naar
een hoger niveau tillen
via de kunstwereld

Van Andy Warhol tot Roy Lichtenstein en van David Hockney tot Jeff Koons. Al sinds 1975 worden BMW's tot rijdende kunstwerken getransformeerd door 's werelds meest vermaarde kunstenaars. De Art Car-collectie van het Beierse merk viert dit jaar zijn 45-jarig bestaan met het twintigste kunstproject in de serie. Tijd voor een terugblik op de opmerkelijkste creaties.

Tekst Lucas Verbeke • Fotografie BMW

BEWEGING



Deze BMW i8 Art Car ontwierp de beroemde schilder en beeldhouwer Thomas Scheibitz voor zijn vriend Bernd Heusinger.

BMW

en moderne kunst: het is een verhaal dat nu al bijna een halve eeuw

teruggaat in de tijd. Het initiatief om auto's, in eerste instantie race-auto's, door een kunstenaar te laten beschilderen, ontstaat spontaan in 1975 als de Franse veilingmeester en autocoureur Hervé Poulain besluit om deel te nemen aan de 24 Uur van Le Mans. Poulain is vastbesloten om zijn langgekoesterde jeugdroom te realiseren, maar beseft tegelijk dat sponsors bepaald niet in de rij staan om een debuterend Le Mans-team te ondersteunen. Beroepshalve heeft hij dan al flink wat ervaring opgedaan met allerlei vormen van fundraising in de kunstwereld en hij stelt zich de vraag waarom een vergelijkbaar sponsorconcept niet succesvol zou kunnen zijn in de autosport. Dus niet langer een auto die van voor tot achter is volgehangen met reclame-uitingen, maar een racewagen die als autonoom kunstwerk alle publicitaire aandacht naar zich toe trekt. Als kunst- en raceliefhebber wil Poulain van start gaan met een carrosseriedesign dat zijn twee passies verenigt. Hij besluit zijn Le Mans-auto te laten verfraaien door de Amerikaanse surrealistische beeldhouwer Alexander Calder, de bedenker van beweging in de beeldhouwkunst, die bij hem in de buurt woont en met wie hij goed bevriend is. Met zijn originele cross-over tussen de kunst- en de racewereld is Poulain er stellig van overtuigd een grote geldschietster te kunnen vinden. De praktijk blijkt iets weerbarstiger dan hij zich had voorgesteld.

EXPLODEREND KLEURENSPEL

Poulain komt al snel tot de conclusie dat hij van de ietwat afgestompte Parijse kunstwereld geen enkele steun hoeft te verwachten voor zijn excentrieke, bijna provocerende concept. Daar weet men amper wie

Alexander Calder is, laat staan dat men bekend is met zijn kinetische sculpturen. En voor zoiets triviaals als de 24 Uur van Le Mans wordt natuurlijk helemaal de neus opgehaald. Ook bij de Franse autofabrikanten vangt hij bot: een Le Mans-auto zonder sponsorlogo's? *Vraiment impossible*.

Op advies van huidig FIA-voorzitter Jean Todt, in 1975 zelf nog actief als navigator in de rallysport, besluit Poulain zijn idee te pitchen bij BMW Motorsport-chef Jochen Neerpasch, wiens vrouw een kunstgalerij bezit. De voormalig winnaar van de 24-uursrace van Daytona is wél onmiddellijk enthousiast, want BMW had al langer plannen om zijn merkimage via de kunstwereld naar een hoger niveau te tillen. Voor Neerpasch is dat een doorslaggevend argument om een 480 pk sterke BMW 3.0 CSL ter beschikking te stellen voor het kunstproject, waarmee Poulain vervolgens in actie komt in de Vingt Quatre Heures du Mans. Het blijkt een schot in de roos. Calders abstracte beschildering van de CSL sluit perfect aan bij het jaarlijkse volksfeest tijdens de Franse etmaalrace. De rudimentair beschilderde vlakken in de primaire kleuren rood, geel en blauw zijn al vanaf grote afstand zeer herkenbaar. Zodra de wagen in beweging komt, explodeert het kleurenspeel.

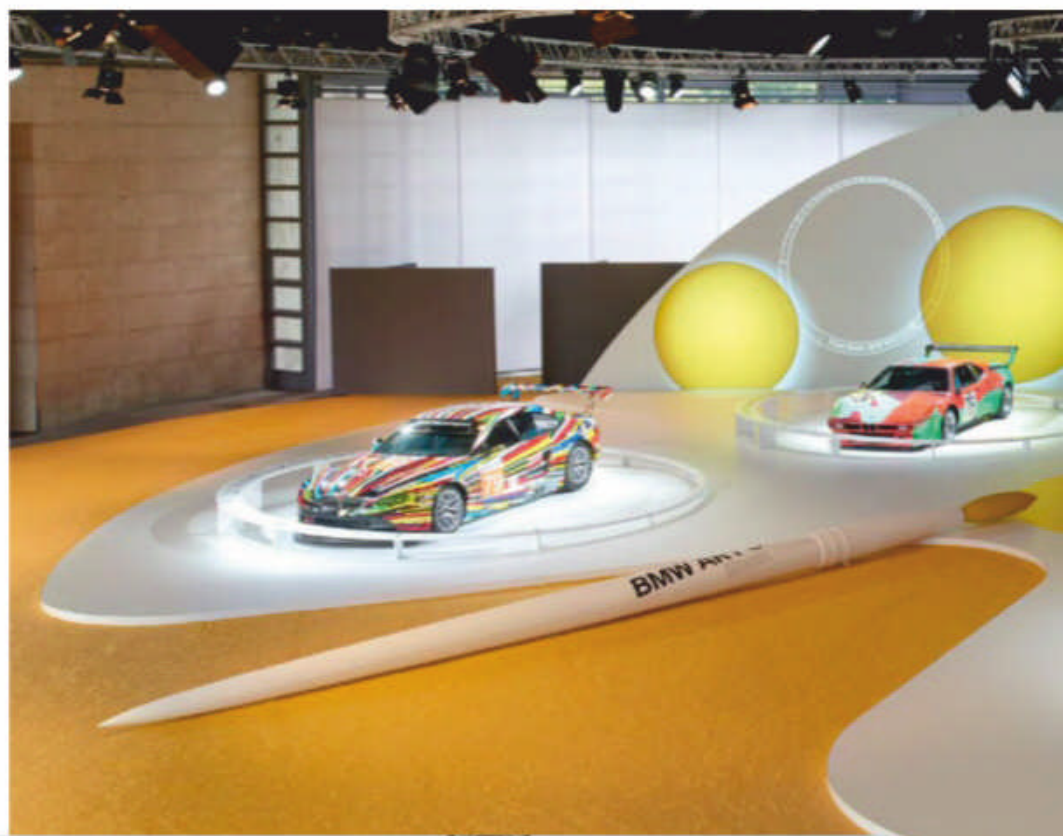
Twee uur voor het einde moet het BMW-team van Poulain de strijd staken vanwege een probleem met de aandrijflijn, maar de publicitaire impact is dusdanig groot dat BMW dan al heeft besloten om er een vervolg aan te geven. Na afloop van de race wordt deze allereerste BMW Art Car meteen naar Le Musée des Arts Décoratifs in Parijs gebracht. Nooit eerder was een auto in het Louvre tentoongesteld ... Het jaar daarop komt Hervé Poulain opnieuw naar Le Mans met een

kunstzinnig verfraaide CSL. Die is ditmaal door de New Yorkse kunstenaar Frank Stella als canvas gebruikt. Stella brengt een hommage aan het technologisch vernuft van BMW. Hij wil met zijn print van technisch tekenpapier tonen wat de toeschouwers op de tribunes nooit te zien krijgen: het mechanische, het werk van de ingenieurs en de monteurs. Tot zijn grote spijt zal Poulain echter nooit achter het stuur van de prachtig gestileerde Le Mans-auto plaatsnemen. Hij ziet af van deelname als een maand voor de wedstrijd zijn zoontje op tragische wijze overlijdt.

In 1977 is Hervé Poulain terug op het Circuit de la Sarthe, nu met een BMW 320i Turbo uit de Deutsche Rennsport Meisterschaft. De ingehuurd kunstenaar is dit keer niemand minder dan Roy Lichtenstein, die een dynamisch ontwerp met zwarte strepen en gele en groene kleuraccenten aflevert. "Mijn grafische belijning maakt de auto 10 km/h sneller en desoriënteert de concurrentie", zei Lichtenstein over zijn ontwerp. Zijn profetische ironie komt uit, want met teamgenoot Marcel Mignot behaalt Poulain de overwinning in zijn klasse. Daarmee is deze BMW 3-serie meteen ook de succesvolste competitie-auto uit de gehele Art Car-serie.

CAMOUFLAGEPRINT

Vanaf dat moment neemt BMW het kunstzinnige estafettestokje over als het besluit het Art Car-project voorgoed naar zich toe te trekken. Het is de start van een decennialange traditie, waarbij gerenommeerde kunstenaars zich mogen uitleven op seriemodellen of racewagens van BMW. De doorbraak in de internationale kunstwereld is voor BMW nu een feit en het oorspronkelijk voorziene budget hiervoor wordt op slag vermenigvuldigd. In 1979 weet men daardoor zelfs popart-icoon Andy Warhol te strikken voor de volgende BMW Art Car: een 3,5-liter zescilinder M1 die de multidisciplinaire kunstpaus zelf in München komt beschilderen. Poulain: "Toen we Warhol in 1978 vroegen een Art Car te creëren, decoreerde hij eerst een zwarte BMW 320 Touring met paars bloemenbehang. Maar omdat hij eveneens de ramen en koplampen had overschilderd, was de auto ongeschikt voor op het circuit. Ik deed hem daarna de suggestie om een BMW M1-schaalmodel te beschilderen en hoopte dat hij voor een iconische afbeelding van Marilyn Monroe of zijn beroemde soepblikken van Campbell zou kiezen. Maar Warhol kwam vervolgens aanzetten met een militaristische camouflageprint. Om begrijpelijke redenen keurde BMW ook dat ontwerp af. Stel je voor dat ze daarmee als Duits merk aan de start waren gekomen in Le Mans ... Toen ik hem het slechte nieuws bracht, antwoordde Warhol: 'Stuur me dan maar een vliegticket. Ik kom de echte auto ter plekke beschilderen.' Uiteindelijk gooide hij hele potten Sikkens-verf over het fraaie carrosserie-ontwerp van Giorgetto Giugiaro. Zo moest BMW zijn M1-ontwerp uiteindelijk wel goedkeuren."



Snelheid, energie, beweging: de M3 GT2 van Jeff Koons is een visuele explosie van kleuren en lijnen.



De vaak controversiële Jeff Koons had het Art Car-concept wel degelijk goed begrepen

De bedoeling is dat de performance van Warhol wordt gefilmd, maar de eigenzinnige underground-kunstenaar begint onmiddellijk

bij aankomst aan zijn opdracht en na amper 28 minuten is hij al klaar met zijn kunstwerk. De inderhaast opgetrommelde cameraploeg is nog net op tijd om Warhols laatste kwastvegen te registreren. Ook zijn Art Car baart in 1979 opzien tijdens de 24 Uur van Le Mans. Het trio Poulain, Mignot en Manfred Winkelhock finisht als zesde in de totaalstand en tweede in zijn klasse. Helemaal ongehavend komt de auto niet uit de strijd, maar gelukkig hadden ze 'The Silver Prince of Pop' bereid gevonden om na de voltooiing van zijn geïmproviseerde



In 1975 benaderde Hervé Poulain de Amerikaanse kunstenaar Alexander Calder (links) om zijn Le Mans-auto te beschilderen.



Alexander Calder stond bekend om zijn bewegende beelden. De 480 pk sterke BMW 3.0 CSL was zijn snelste sculptuur ooit.





M1-decoratie nog wat extra reservebumpers te beschilderen. Die worden tijdens de tumultueuze regenrace tot het allerlaatste exemplaar opgebruikt.

GHOSTUIEW

Wanneer BMW in 1982 met het team van Brabham (met als coureurs Nelson Piquet en Riccardo Patrese) in de Formule 1 stapt, betekent dat voorlopig het einde van de samenwerking met Hervé Poulain. Het allesbehalve goedkope Art Car-project heeft voor BMW geen prioriteit meer en wordt voor onbepaalde tijd op een zijspoor gezet. Poulain gaat gewoon door met zijn kunstzinnig versierde racewagens, maar dat zijn geen BMW's meer. Zo komt het tot een levendige samenwerking met onder anderen de Frans-Amerikaanse artiest Arman, de Franse beeldhouwer César en Georges Wolinski, de cartoonist van het Franse satirische weekblad Charlie Hebdo, die in 2015 omkwam bij de terroristische aanslag van Al Qaida.

Vele jaren later kruipt Hervé Poulain – inmiddels directeur van het toonaangevende veilinghuis Artcurial – nogmaals achter het stuur van een endurance-auto, dit keer als deelnemer aan Le Mans Classic. Ook voor die gelegenheid laat hij zijn Jaguar E-type opleuken, nu door de Franse mode-ontwerpster Chantal Thomass. Zij schildert de Britse klassieker compleet roze en geeft hem de volumineuze lippen van een Playboy-bunny, met koplampen die versierd zijn met de karikaturale wimpers van Betty Boop. Om begrijpelijke redenen staan wéér alle fotografen en camerateams elkaar te verdringen rond de auto. Na een pauze van flink wat jaren heeft BMW intussen weer de draad van het Art Car-project opgepakt en het laat in hoog tempo een aantal



Veilingmeester Hervé Poulain (links) en voormalig BMW Motorsportchef Jochen Neerpasch stonden aan de basis van het in 1975 opgestarte Art Car-initiatief.



De Australische kunstenaar Michael Nelson Jagamara transformeerde een BMW M3 tot Aboriginal-art. De stippen symboliseren de motieven van water, een kangoeroe en een buidelrat die door de kunstenaar werden aangebracht in de Papunya Tula-stijl, een door Aboriginals gecreëerde hedendaagse-kunststroming.



Frank Stella ontwierp als enige twee Art Cars, maar slechts één exemplaar haalde daadwerkelijk de shortlist.

STRENGE CRITERIA

Inmiddels heeft BMW het Art Car-portfolio aangevuld tot twintig stuks. In München laat men er zes jaar overheen gaan om het overrompelende Koons-effect te laten bezinken. Dan is het de beurt aan de 85-jarige John Baldessari, in 2015 bekroond voor zijn volledige oeuvre door president Obama, om er een nieuw hoofdstuk aan toe te voegen: een BMW M6 GTLM die in januari 2017 aan de start verschijnt van de 24 Uur van Daytona. Het is daarmee de eerste Art Car die deelneemt aan een langeafstandrace in de Verenigde Staten. De collectie wordt voorlopig afgesloten door de Chinese multimedia-artieste Cao Fei: zij mag een M6 GT3 tot kunstobject transformeren, die vervolgens door BMW wordt ingezet tijdens de FIA GT World Cup in Macau.

De afgelopen 45 jaar zijn er ook heel wat BMW Art Cars die om diverse redenen niet op de officiële shortlist terechtkomen. Drie jaar na zijn samenwerking met Hervé Poulain wordt Frank Stella opnieuw benaderd om een BMW-competitieauto te decoreren. Dat verzoek komt echter niet van BMW, maar van de Amerikaan Peter Gregg, in de jaren 70 één van de succesvolste langeafstandracers van de VS. Na zijn overlijden in 1980 (Gregg pleegde zelfmoord), doneert zijn weduwe de Stella-creatie aan het Guggenheim-museum in New York. In 2011 laat het museum de ProCar M1 veilen tijdens het prestigieuze Concours d'Élégance van Pebble Beach. Voor de ronde som van 845.000 dollar mag een BMW-dealer uit Long Island zich de nieuwe eigenaar noemen. Vanuit het BMW-hoofdkwartier wordt evenwel geen enkele moeite gedaan om de enige Stella-BMW buiten de officiële Art Car-verzameling terug naar Duitsland te halen.

Zo zijn er wel meer beroemde kunstenaars die bot vangen bij de beoordelingscommissie van BMW. Zelfs graffiti-grootheid Keith Haring wordt straal genegeerd wanneer hij op volstrekt eigen wijze een BMW Z1 overschildert in de Hans Meyer-studio in Düsseldorf. In 2009 laat de Zuid-Afrikaanse kunstenaar Robin Rhode een BMW Z4 over een groot canvasdoek rijden met verf op de banden. Ook dat kunstproject voldoet volgens BMW niet aan de selectienormen. Hetzelfde lot ondergaat de Nederlandse kunstenaar Menno Baars, die in 2011 op eigen initiatief een BMW M3 GTR Art Car onthult tijdens de Racing Expo Leeuwarden. Voor die weigering hoeft hij zich niet te schamen, want ook de BMW's van de invloedrijke Duitse kunstenaars Andy Reiben en Walter Maurer worden afgewezen.

seriewagens beschilderen. De publicitaire draagwijdte van deze statische kunstprojecten is echter aanzienlijk geringer dan die van de eerste vier Le Mans-auto's. Die ontlenuen hun grootsheid aan het simpele feit dat er daadwerkelijk mee werd geracet.

Een opmerkelijke uitzondering op de regel is David Hockney, die in 1995 zijn licht laat schijnen op een BMW 850 CSi. De Britse kunstenaar, tevens groot autoliefhebber, doet er maanden over om de dikke twaalfcilinder van zijn innerlijke abstracties te voorzien. Het resultaat is dan ook indrukwekkend. "BMW gaf me een auto die ik oneindig lang heb

BMW ART CAR PORTFOLIO

- 1975 ▶ Alexander Calder ▶ BMW 3.0 CSL
- 1976 ▶ Frank Stella ▶ BMW 3.0 CSL
- 1977 ▶ Roy Lichtenstein ▶ BMW 320i Turbo
- 1979 ▶ Andy Warhol ▶ BMW M1 Groep 4
- 1982 ▶ Ernst Fuchs ▶ BMW 635 CSi
- 1986 ▶ Robert Rauschenberg ▶ BMW 635 CSi
- 1989 ▶ Michael Nelson Jagamara ▶ BMW M3
- 1989 ▶ Ken Done ▶ BMW M3 Groep A
- 1990 ▶ Matazo Kayama ▶ BMW 535i
- 1990 ▶ César Manrique ▶ BMW 730i
- 1991 ▶ A.R. Penck ▶ BMW Z1
- 1991 ▶ Esther Mahlangu ▶ BMW 525i
- 1992 ▶ Sandro Chia ▶ BMW M3 GTR
- 1995 ▶ David Hockney ▶ BMW 850 CSi
- 1999 ▶ Jenny Holzer ▶ BMW V12 LMR
- 2007 ▶ Olafur Eliasson ▶ BMW H2R
- 2009 ▶ Robin Rhode ▶ BMW Z4
- 2010 ▶ Jeff Koons ▶ BMW M3 GT2
- 2016 ▶ John Baldessari ▶ BMW M6 GTLM
- 2017 ▶ Cao Fei ▶ BMW M6 GTS



Ook de V12 BMW LMR van woordkunstenares Jenny Holzer komt in Le Mans niet verder dan een testdag voor de LMP 900-klasse.



De BMW 730i van de Spaanse kunstenaar César Manrique weerspiegelt de tijdgeest van de jaren 90.



Duits kunstschilder, graficus, beeldhouwer en jazzdrummer A.R. Penck, synoniem voor Ralf Winkler, decoreerde in 1991 deze rode BMW Z1.



De knalcombinatie van Jeff Koons tijdens de 24 Uur van Le Mans.



Frank Stella bracht een hommage aan het technologisch vernuft van BMW.

Roy Lichtenstein mocht zijn visie draperen over deze rijkelijk bespoilerde 320i uit de Deutsche Rennsport Meisterschaft, tussen 1972 en 1985 de voorloper van het DTM-kampioenschap.



De begin dit jaar overleden John Baldessari nam in 2016 de fakkel over van Jeff Koons. De beroemde gekleurde stippen van Baldessari waren kenmerkend voor de Daytona BMW M6.

In het Minsheng Art Museum van Beijing werd het doek getrokken van Cao Feis M6 GT3, een Art Car die tot leven kwam door augmented en virtual reality.



De Italiaanse neo-expressionist Sandro Chia beschilderde in 1993 een M3 GTR, met rolkooi en al, maar de auto kreeg het circuit nooit te zien.



In 1995 keerde David Hockney een BMW 850 CSi binnenstebuiten.



De door Ernst Fuchs gedecoreerde 635 CSi was de eerste van een lange reeks statische Art Cars.

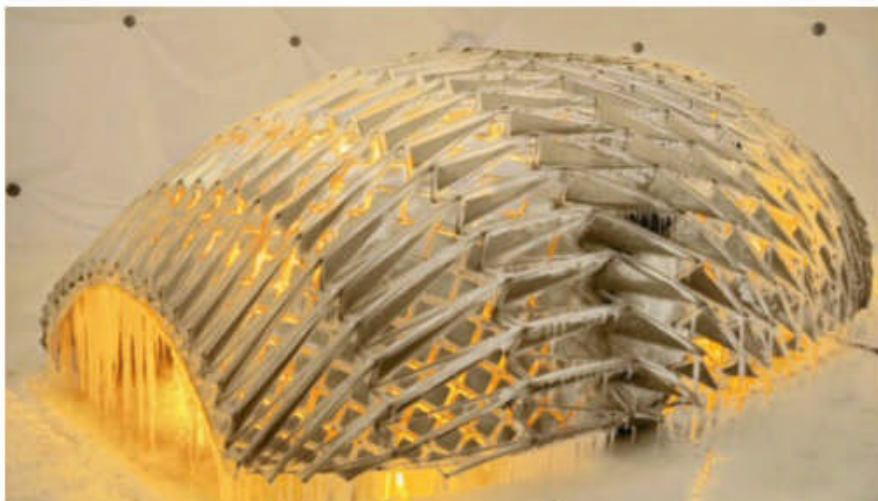


Na amper 28 minuten was Andy Warhol al klaar met zijn kunstwerk

bestudeerd. Uiteindelijk besloot ik alles binnenstebuiten te keren en de auto te beschilderen met een *ghostview* van het interieur”, zo verklaarde Hockney zijn visie op de veertiende BMW Art Car. Hockney kiest voor een motief waarbij de chauffeur samen met een teckel (zijn onmiskenbare stijlkenmerk) wordt afgebeeld op de portieren van de auto. De motor en wielen staan stilistisch afgebeeld op de motorkap. Hockneys 850 CSi is gelijk wereldnieuws en mag onmiddellijk daarna beginnen aan een mondiale tentoonstellingstournee langs alle toonaangevende musea van hedendaagse kunst.

HERKENBARE SIGNATUUR

Elf jaar na het laatste optreden van een BMW Art Car op Le Mans besluit BMW Motorsport de circuittraditie in ere te herstellen. Dit keer met een BMW M3 GT2, die in 2010 een totale make-over ondergaat door de allerduurste, spraakmakendste, controversieelste maar ook intrigerendste beeldend kunstenaar van deze tijd: Jeff Koons. Hiermee



Na een radiostilte van acht jaar onthulde de IJslandse kunstenaar Olafur Eliasson in 2007 een 'ingevroren' versie van de H2R, het waterstofprototype waarmee BMW in 2008 maar liefst negen snelheidsrecords verbrak.



De BMW-directie kreeg zowat een rolberoerte toen Andy Warhol zijn camouflageprint presenteerde.

begeeft BMW zich op glad ijs, want Koons' werk wordt vaak getypeerd als glimmende kitsch. Maar wanneer de zeventiende BMW Art Car wordt onthuld in het Centre Pompidou – hét museum voor hedendaagse kunst in Parijs – vallen de monden van de 300 aanwezige vipgasten open van verbazing. De door Koons bedachte paintjob met zijn rijk verzadigde kleurschakeringen, helder en scherp uitgelijnd, draagt niet alleen de duidelijk herkenbare signatuur van de Amerikaanse kunstenaar, het is in alle opzichten ook het perfecte vervolg op de Le Mans-traditie uit het verleden. Koons heeft het concept wel degelijk goed begrepen. In beweging, zoals later zal blijken tijdens de race, veroorzaakt het strepenpatroon een versterkte zintuiglijke ervaring van kracht en snelheid: precies hetzelfde effect als bij de BMW's van Calder, Stella, Lichtenstein en Warhol.

Slechts 28 auto's bereiken in 2010 de finish bij de 24 Uur van Le Mans, maar daar is het BMW-team met het ontwerp van Koons niet bij. Het trio Andy Priaulx, Dirk Müller en Dirk Werner wordt al na 58 ronden tot opgave gedwongen. Het bedroevende resultaat is van generlei belang. Waar het BMW om gaat is de afterparty: na Le Mans wordt de Jeff Koons-BMW onder meer tentoongesteld in het Louvre en vervolgens wereldwijd in verschillende vestigingen van het Guggenheim-museum. Dus alsnog: missie geslaagd! **M**

TEST

ASTON MARTIN
DBS
SUPERLEGGERA
VOLANTE

ELITE UNIVERSUM



Alles waar Aston Martin voor staat, komt samen in de DBS Superleggera Volante. Als opengewerkte super-GT combineert hij een monsterlijk sterke V12 met een even imposant als waardig voorkomen.

Tekst **Stéphan Vermeulen** • Fotografie **Sytse Dijkstra**



ASTON MARTIN DBS SUPERLEGGERA VOLANTE

<u>AFMETINGEN (LxBxH)</u>	4,72x2,15x1,30 m
<u>AANDRIJFLIJN</u>	Verbrandingsmotor
<u>MOTOR</u>	V12, benzine, 2 turbo's
<u>CILINDERINHOUD</u>	2.480 cc
<u>MAX. VERMOGEN</u>	533 kW/725 pk bij 6.500 tpm
<u>MAX. KOPPEL</u>	900 Nm bij 1.800-5.000 tpm
<u>TOPSNELHEID</u>	340 km/h
<u>0-100 KM/H</u>	3,6 s
<u>VERBRUIK GEM.</u>	14,0 l/100 km
<u>CO₂-UITSTOOT</u>	295 g/km
<u>VANAFPRIJS</u>	€ 379.973

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



De Aston Martin houdt qua karakter het midden tussen een GT en een supercar

De stad die normaal bruist van de activiteit, ligt er verlaten bij. Een surrealistische situatie midden in de intelligente lockdown, die er niet realistischer op wordt wanneer onze knaloranje exoot met zijn gigantische neus met zwarte muil en een motorkap vol inkepingen opduikt tussen de tot hippe lofts omgebouwde fabriekspanden. Waar blijven al die omstanders met smartphones in de hand, die hun volgers op social helemaal gek maken door te poseren naast deze waanzinnige auto? Natuurlijk, die zitten allemaal verplicht thuis.

Als een roofdier dat een door corona platgelegde, lege stad durft in te trekken, verkent de top-Aston Martin met zijn zoemende V12 een territorium dat duidelijk niet het zijne is. Een stadsauto van het merk was er slechts eenmaal: de tot Cygnet opgewaardeerde Toyota iQ. Wellicht zal de Aston Martin DBX, de eerste SUV van het merk, ook wel in de binnensteden gaan opduiken. Voor de DBS Superleggera Volante is hoogstens flaneren langs terrassen een stedelijke activiteit die hem goed moet afgaan. Het is een bizarre auto, op een bizarre locatie, in een bizarre tijd. Als de wereld toch al helemaal op z'n kop staat, dan kan dit er ook nog wel bij. Daarom beginnen we de fotoshoot op een plek waar je normaal niet zo snel aan zou denken.

RUIG RANDJE

Het gejack, geblaf en geknal waarmee Italiaanse raspaarden met V12-machinerie zo graag de aandacht op zich vestigen, blijft achterwege. De DBS laat zich bij het cruisen op wandeltempo nauwelijks horen. Voor imponerende klanken moet je agressievere rijmodi opzoeken en de motor toeren laten maken. Maar zelfs het ruige randje dat je dan ontdekt, staat ver af van het bijna orgastische gekrijs en gehuil dat een Lamborghini of een Ferrari ten gehore brengt.

Het scheelt ook dat ik de eerste uren geneigd ben de ZF-achttrapsautomaat vooral in de manuele stand te rijden. Door de verre plaatsing van de D-knop, waarmee je de automaat in drive zet – rechts op de middenconsole, wat in een linksgestuurde DBS niet voor de hand ligt – lijken de enorme schakelflippers er nog meer om te vragen beroerd te worden. Flipperen leidt tot volledige regie over de twaalf cilinders, verdeeld over twee rijen met daartussen twee turbo's. Gebruik je de linkerflipper niet, dan doet de echte Aston

Martin-motor zijn werk zoals in een Bentley of Rolls-Royce: de krukas krijgt het koppel vanaf een laag toerental vloeiend toebedeeld. Terugschakelen doet de techniek evenmin bij het vloeren van het gaspedaal. En dat kan ook prima met 900 Nm koppel, dat al bij 1.800 toeren vrijkomt en op dat hoge niveau blijft tot aan de 5.000 toeren. Nog eens 2.000 omwentelingen daarboven bereikt de motor zijn piek van niet minder dan 725 pk. Met het grootste gemak zwiept de toerenteller voorbij de 6.500. Schakellampjes gaan in de sport plus-stand ruim van tevoren branden. In de manuele modus is het dan een kwestie van een tijdige tik tegen de rechter flipper, want de elektronica neemt het in die stand niet van je over. Overigens kun je het ook allemaal gerust overlaten aan de bak zelf. De schakelmomenten zijn bij elk van de drie rijmodi – GT, sport en sport plus – goed gekozen en verlopen in de automatische stand van de bak soepeltjes.

Met die 725 pk telt de Aston Martin DBS Superleggera Volante als het op vermogen aankomt mee als volwaardig lid van de absolute superliga. Lamborghini biedt er 740 in de Aventador S, Ferrari is baas boven baas met de 812 Superfast. Toch kun je de Britse bolide niet helemaal in één adem noemen met die twee extremisten. Zo biedt de Aston Martin vier zitplaatsen en houdt hij qua karakter het midden tussen een GT en een supercar: ergens tussen de werelden van de Bentley GT Convertible met W12 of de Mercedes-Maybach S560 Cabriolet en de Italiaanse machomachines. In feite creëert hij een soort eigen universum, want hij is groter, zwaarder en krachtiger, maar vooral ook veel exclusiever dan de nieuwe Porsche 911 Turbo S Cabriolet. Al kan laatstgenoemde alleskunner met zijn verbluffende snelheidspotentieel zijn dikke Turbo-billen onder alle omstandigheden laten zien aan een DBS-bestuurder.



Voor de bestuurder van een linksgestuurde DBS zit de D-knop van de automaat erg ver weg. Zouden linksgestuurde exemplaren als gevolg daarvan vaker in de manuele modus rijden dan rechtsgestuurde?



Een 2+2, dus daarom een GT Supercar.



Luchtwervelingen in de wielkast worden via de zogenoemde curlicues over de zijkant geleid om mee te helpen 170 kilo downforce te genereren.

De details weerhouden je ervan om meteen plaats te nemen en zo hard mogelijk weg te rijden



De V12 is van Aston Martin zelf en dankzij twee turbo's hoeft hij niet hard te werken voor die 725 pk en 900 Nm.



De eerste keer denk je dat de aanduidingen van echt koolstofvezel verweerd zijn. Maar nee, dat hoort zo!



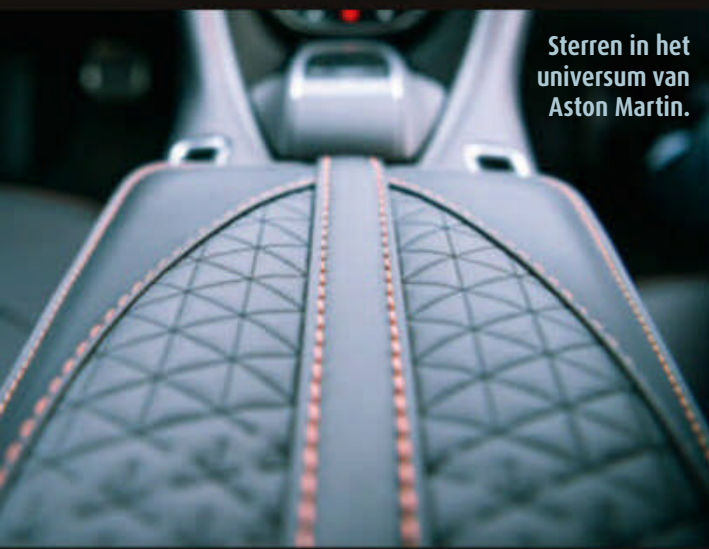
Op-en-top Brits.



Op een paar plekken in het interieur zien we Mercedes-Benz-onderdelen, maar bedenk dan dat je vroeger Ford-componenten tegenkwam in Aston Martins.

Hij beschikt over een V12 die niet ophitst, maar die je ongekend hard richting de horizon katapulteert, tot over de 340 km/h





Sterren in het universum van Aston Martin.



Superleggera, in echt carbon: een Italiaanse aanduiding op een Engelse sportauto.



Hoe dat komt? De forse massa speelt de Aston Martin nogal parten, de aanduiding Superleggera ten spijt. Zo'n 1.800 kilo schoon aan de haak doet veel afbreuk aan de Italiaanse term die staat voor lichtgewicht en die in schitterende retroachtige, uit koolstofvezel gesneden letters op de auto prijkt. Het is een verwijzing naar de samenwerking in het verleden met het Italiaanse Carrozzeria Touring, dat lichte aluminium koetswerken boetseerde rond buizenframes voor Aston Martins legendarische modellen als de DB4, DB5 en DB6. En als Italianen voor hun open topmodel de Engelse benaming Superfast hanteren, mag Aston Martin op zijn beurt best een Italiaanse kreet op de auto zetten, zo is de gedachte.

Veel koolstofvezel, gemodelleerd rond een aluminium frame en dan toch zóveel kilo's op de weegschaal: het komt ook door de hoge mate van luxe en comfort die elke Aston Martin aan zijn stand verplicht is om te bieden. Het is een mate van aandacht voor details, die je daardoor eerst goed op je moet laten inwerken en die je ervan weerhouden om meteen plaats te nemen achter het stuur om zo hard mogelijk weg te rijden, iets wat je wel hebt zodra je de sleutel van een McLaren of een Lamborghini in de hand gedrukt krijgt. Niet dus na de bemachtiging van een Aston Martin-sleutel. Het heeft niet eens met meer eerbied en respect te maken, het zijn gewoon de fantastisch mooie details die een uitgebreide bestudering waard zijn. Het eerst in het oog springen de zogenoemde curlicues achter de wielkasten, bedoeld om lift uit de wielkasten, die ontstaat bij extreem hoge snelheden, te voorkomen. De rijwind stroomt hierdoor langs de zijkant, om daar een fikse bijdrage te leveren aan de indrukwekkende downforce aan de achterzijde, die met 170 kilo maar 7 kilo lager is dan bij de dichte DBS. Alle lijnen verlopen vloeiend, er is geen rechte te ontdekken. Ze eindigen in een kont met een behoorlijke overhang en een dunne verlichtingsstreep over de volle breedte. Onderaan zitten er een diffusor en vier uitlaten als verwijzing naar de krachtcentrale voorin.

GRAND TOUR

Ga je na het zorgvuldig opbouwen van de band en het wederzijds respect tussen mens en machine de DBS aanpakken, dan merk je dat hij heel fijngevoelig is als je fanatiek gaat rijden. Dankzij een bijzonder precieze besturing met een zeer direct karakter laat je de curlicues in de flanken heel precies over het clipping point heen schieten. Door het apart gevormde stuur duurt het even eer je in



een lekkere flow van bocht naar bocht gaat. Maar heb je die flow te pakken, dan vergeet je dat de auto 1.800 kilo weegt. ESP volledig uitschakelen behoort niet tot de mogelijkheden, wel zijn er gradaties in de stappen die de elektronische beschermengelen toestaan. Het zal nooit gierend uit de klauwen lopen. Uiteindelijk valt alles echt op z'n plek. De DBS Superleggera Volante leent zich ervoor om urenlang door verlaten landschappen te schieten, met een V12 die niet ophitst, maar die je ongekend hard richting de horizon katapulteert, tot over de 340 km/h. Mijmerend over een wereld die ooit weer normaal zal worden, zie ik een grand tour voor me die start in de leegte van Schotland, over wegen die vloeiend door de hooglanden slingeren en die na de oversteek en wat relaxte snelwegkilometers een paar uitdagende bergpassen in de Alpen laat volgen door de nodige flaneerkilometers langs de Côte d'Azur. Eindbestemming is Toscane. Dat is waarvoor deze open super-GT gemaakt is. Dat is de manier om een exoot uit Groot-Brittannië anders te leren waarderen dan een Ferrari of Lamborghini. Als de regen even later neerdaalt, de stoffen kap het interieur behaaglijk overdekt en de cruisecontrol op 107 km/h staat, dromen we van die wereld, die met het versoepelen van de maatregelen vanzelf dichterbij komt. Al zal dit genoeg altijd maar voor een heel select gezelschap zijn weggelegd. **M**

POWERTEST

BMW M8
GRAN COUPÉ -
MERCEDES-AMG
GT 63 S 4-DOOR
COUPÉ



POWERTEST



De verwachtingen van de nieuwe BMW M8 Gran Coupe en de Mercedes-AMG GT 63 S 4-Door zijn in lijn met hun prijzen: enorm. In hun thuisland zetten we beide vierdeurs supercoupés tegenover elkaar en ontdekken dat hun talenten vrijwel net zo onuitputtelijk zijn als hun vermogens. Overmacht bij alles tussen 0 en 300+ km/h.

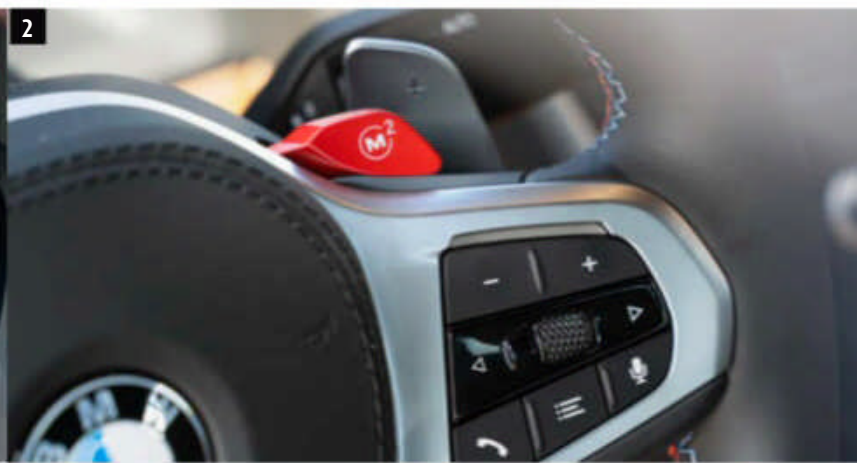
Tekst **Marco Gorter** • Fotografie **Arno Lingerak**

Terwijl een stevige voorjaarsstorm de sierlijke koetsen van de BMW M8 Competition Gran Coupé en de Mercedes-AMG GT 63 S 4-Door Coupé geselt, klinkt de stem van de fotograaf krakend door de portofoon. De arme ziel staat in een zandstorm die in het Midden-Oosten niet zou misstaan. “Het is even wachten tot de wind het plaatje precies mooi maakt. Het kan even duren, maar dit is een beetje overmacht”, zegt hij. ‘Overmacht’ is het woord dat deze twee auto’s perfect omschrijft. Het wachten geeft de tijd om te reflecteren op de gebeurtenissen van de voorgaande dagen. Iets meer dan 24 uur geleden stonden de vierdeurs AMG en zijn nieuwe opponent uit Beieren aan de laatste pomp voor de Duitse grens. Benzine met een hoog octaangetal tanken voor het materiaal en sterke, hete koffie voor de bestuurders. In een soort Pavlov-reactie geef ik even

1 M Mode bepaalt alleen de vormgeving van het digitale instrumentarium. 2 Onder deze knoppen sla je een favoriete combinatie van wageninstellingen op. 3 Twee ton keer op keer afremmen vanaf 250+: deze keramische remmen doen het gewoon. 4 Standaard carbon dak; de overige koolstofvezel-accenten zijn optioneel. 5 Het M8-logo in de stoel geeft licht in het donker. 6 Mooie materialen, maar het lijkt wel erg veel op een 5, die weer lijkt op een 3.

later, de hete koffie nog in de hand, vol gas bij het passeren van de Duitse grens. Het plastic dekseltje brengt redding, anders had de binnenkant van de achterraut van de BMW vol gezeten met het zwarte goud. Waarschijnlijk zou dat dan wel precies op de plek zijn blijven hangen waar het de ruit het eerst had geraakt. Ondanks de nipt vermeden koffiecatastrofe gaat alle aandacht op dit ogenblik uit naar de steeds smaller lijkende autobahn. Niets bereidt een mens voor op de allesverwoestende kracht van 625 pk en 750 Nm, die de enorme BMW lijkt te reduceren tot een object van gewichtsloosheid. De 200 passeert nog geen tien tellen nadat we Duitsland zijn binnengereden, waarna de BMW onverdroten doorstoot tot 250 km/h. Dankzij het optionele,

maar moreel verplichte M Driver's Package houdt het daar echter niet op. Hoewel de enorme hoeveelheden lucht die de vierdeurs coupé nu moet verplaatsen de voorwaartse versnelling negatief beïnvloeden, loopt de teller door: 260 ... 270 ... tot bij iets meer dan 280 een automobilist verderop naar links duikt. De keramische remmen zijn gelukkig met gemak de gelijke van de 4,4-liter biturbo-V8 in de neus van de M8. Zelfs op halve kracht gaat de snelheid er aanzienlijk harder uit dan ze erin kwam. En dat zegt wat. De komende uren zullen de optionele remmen bewijzen dat met massa's van twee ton en vermogens die het supercar-territorium benaderen de investering van zo'n € 9.000 serieus moet worden overwogen. Telkens weer de snelheid eruit halen



WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

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

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVXLIVE **ICU**

AvaxHome - Your End Place

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



vergt, naarmate de dag vordert, van de bestuurder steeds meer, maar de remmen zelf geven geen krimp en blijven consistent hun werk doen.

VOLLEDIGE CONTROLE

Zodra de inhalende auto teruggaat naar rechts, mag het gas er weer op. Nu in de meest sportieve modus en met de koffie veilig in een bekerhouder. Meteen valt op dat de geblazen V8 ondanks zijn aanzienlijke vermogen weinig turbovertraging kent. Door de bak in *manual* te zetten, krijgt de bestuurder volledige controle over elk van de acht verzetten. Bij toerenbegrenzer noch kickdown schakelt de bak zelfstandig. Doordat het maximale koppel over het bizar brede bereik van 1.800 tot 5.800 toeren beschikbaar is, is terugschakelen maar zelden nodig. Toch doen we het, al is het maar voor de beleving. Wederom brult de achtcilinder zich een weg naar zijn toerenbegrenzer (bij iets meer dan 7.000 toeren) en gaat de wereld buiten met steeds toenemende snelheid achteruit. Zo comfortabel als de aandrijflijn daarnet was, zo scherp en direct zijn de schakelmomenten nu. De complete overmacht waarmee de M8 Competition je overrompelt, smooit tijdens de eerste kilometers elke mogelijke vorm van kritiek in de kiem. Pas later valt op dat de V8, zeker gezien het vermogen



1 Ondanks het sportuitlaatsysteem bezorgt de M8 je geen kippenvel. 2 Voor € 1.281 krijg je een carbon afdekkleef op je motor, want plastic is voor paupers. 3 Achterin zitten twee personen riant, maar een achterbank met drie zitplaatsen kan ook. 4 4WD kan alleen worden veranderd als het ESP half of helemaal uit gaat.

JE KUNT NET ZO
GOED VRAGEN WELKE
SUMOWORSTELAAR DE
100 METER VRIJE SLAG
HET SNELSTE ZWEMT





1 In de Mercedes kan de 4WD uit indien je een heel stappenplan doorloopt en geen angst kent. 2 Net als in de BMW naar keuze riant plaats voor twee of normaal plaats voor drie personen. 3 De 4,0-liter V8 krijgt een kijkgaatje voor de dubbele turbo en ... 4 ... een handtekening van zijn maker.



Natuurlijk, smaken verschillen, maar de AMG is gewoon mooier.

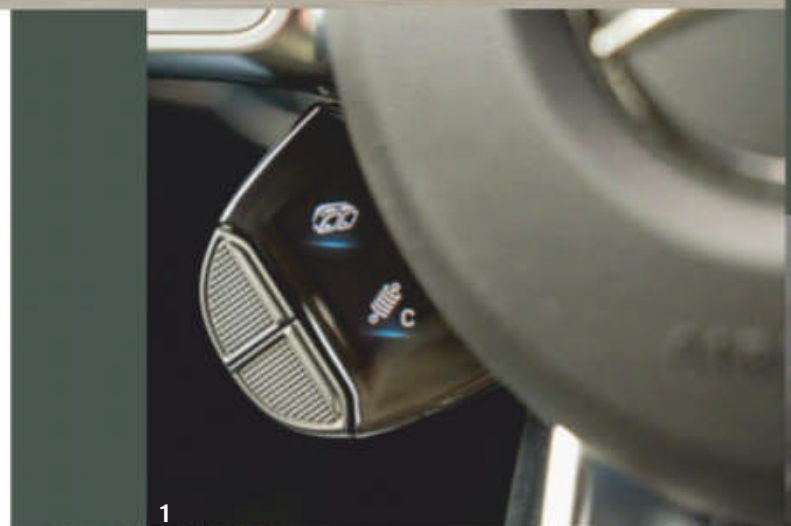


dat eruit komt, nog altijd wat te tam en gekunsteld klinkt. En ook dat dat Mercedes-logo maar niet uit de achteruitkijkspiegel wil verdwijnen. De Mercedes met de moeilijkste naam uit het gamma heeft ten opzichte van zijn nieuwe concurrent namelijk nog eens 150 Nm en 14 pk meer te vergeven. Net als bij zijn opponent is het daarmee op dit moment de sterkste uit de stal. Net als bij de BMW staat de 100 in 3,2 seconden op de teller – en het dubbele nog geen tien tellen later. De AMG onderscheidt zich echter met het geluid waarmee dat gepaard gaat: dat loopt veel beter in de pas met het formaat van de geleverde prestaties. Ook hier komt er het nodige via de speakers tot je, terwijl de 4,0-liter biturbo-V8 dat echt niet nodig heeft, maar de schaamteloze begeleiding uit de uitlaat overtreft die van de BMW met gemak. Ook het spervuur dat bij gas los uit de vier pijpen komt, past precies bij wat je verwacht van een merk dat bekendstaat om het geleverde spektakel. Bovendien blijkt de 4-Door telkens weer voor te kruipen als het gas er vol op mag. De negentraps automaat met hulpkoppeling is minder alert dan de transmissie van de BMW M, maar de 900 Nm die er vervolgens doorheen vloeien, compenseren die achterstand echter. En meer. Van beide auto's zijn de prestaties letterlijk adembenemend, alleen past de manier waarop ze worden geleverd in de AMG beter bij de cijfers.

OPTIONELE VIERWIELAANDRIJVING

Tijd om de snelweg te verruilen voor de glooiende wegen van het Duitse Sauerland. De AMG zit om al het geweld in toom te kunnen houden tot zijn langgerekte daklijn vol met technologie. Luchtvering, actieve motorsteunen, vierwielbesturing, een ESP-suite met meer standen dan er vingers aan één hand zitten, een elektronisch sperdifferentieel op de achteras, optionele vierwielaandrijving en adaptieve dempers – om maar een bloemlezing te geven.

Vierwielaandrijving is overigens niet optioneel in de zin dat ervoor moet worden betaald; de bestuurder kan hier zelf kiezen of het vermogen van 639 pk over alle vier de wielen moet worden verdeeld, of dat de bijna 30 centimeter brede

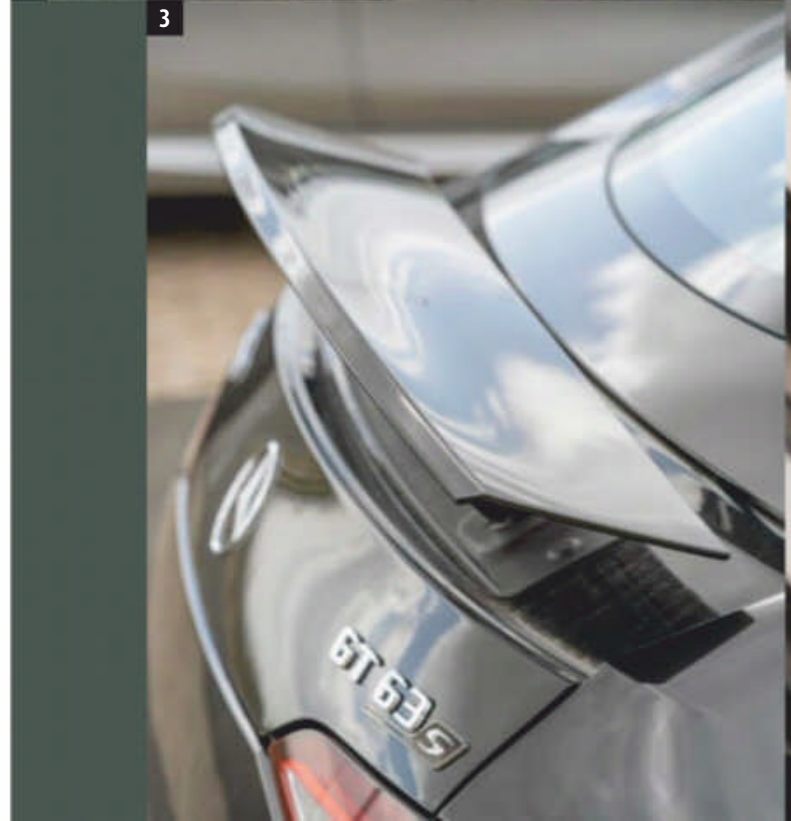


1



2

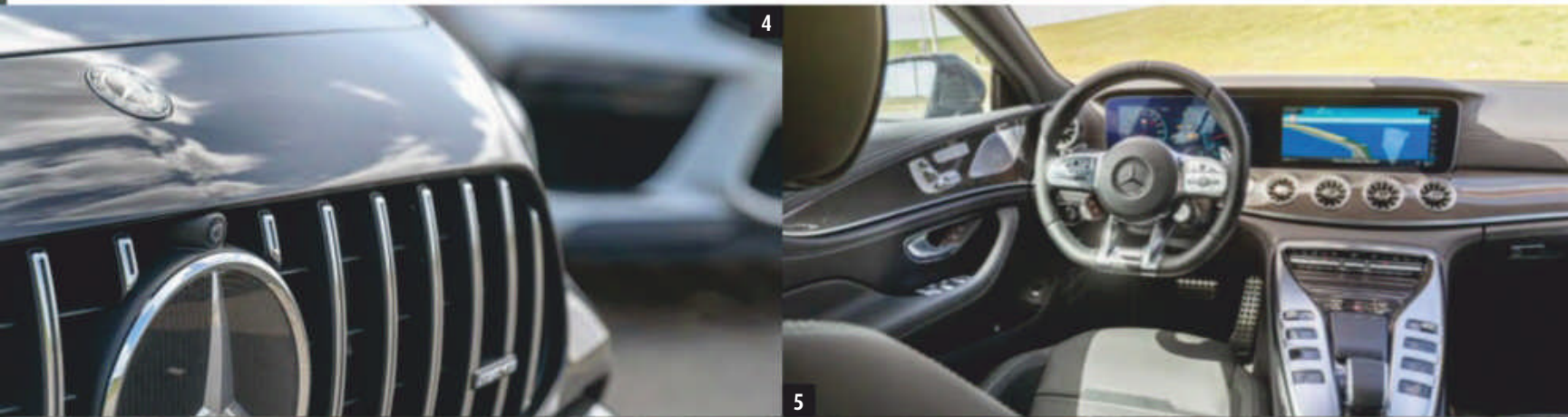
3



achterbanden het alleen moeten doen. Overschakelen naar die Drift Mode vergt overigens wel een stappenplan, waarin onder meer ESP helemaal moet worden uitgeschakeld. Alleen voor waaghalzen dus. Het feit dat ons destijds tijdens de introductie expliciet werd verboden om die modus in te schakelen, zegt wel iets over hoe verstandig het is. Daarbij: met ESP in sportstand en de rest van de instellingen op Sport+ gaat de AMG 63 S al heel gemakkelijk dwars de bocht door. Zoals gebruikelijk kan het systeem variëren hoeveel kracht er naar voren wordt gediendeerd. In de sportievere standen rijdt de AMG daardoor bijna als een achterwielaandrijver, en staat de elektronica een meer dan redelijke mate

van overstuur toe voordat die ingrijpt. Met een gewicht van twee ton is de GT 4-Door overduidelijk geen sportauto; toch gaf het mensen van zoiets groots zelden zoveel voldoening. Tegelijkertijd toont het luchtgeveerde onderstel in de comfortstand een grote mate van meegaandheid. Je kunt korte oneffenheden voelen en ook bij hoge snelheden behoudt de auto duidelijk binding met het wegdek. Vermoeiend wordt hij nooit. Een zwartkijker zou zeggen dat hij niet net zo comfortabel rijdt als een S-klasse en evenmin zo sportief als een AMG GT met twee portieren. Deze 4-Door bewijst echter van beide einden van het spectrum uit te kunnen delen, zonder aan te voelen als een gemankeerd compromis.

1 Druk op het schermje en je kiest wat je met de knop kunt veranderen. Helaas voelt het nogal fragiel aan. 2 Hoewel er veel geluid door de speakers komt, maken ook deze storkokers veel herrie. 3 Hoe harder je gaat, hoe hoger de spoiler komt. 4 Verticale spijlen in een Mercedes? Dan is het een heel snelle. 5 Hoewel het overduidelijk een Mercedes is, is het ook duidelijk een ander soort Mercedes. 6 Stalen remmen doen het goed, een upgrade naar carbon kan ook.



Precies daar slaat de M8 de plank helaas een beetje mis, overigens niet omdat BMW zich er gemakkelijk vanaf heeft getracht te maken. Om van de M850i naar een volbloed M te kunnen gaan, hebben de engineers sterk ingezet op de motorsportkwaliteiten van de auto. Vierwielbesturing maakt de auto minder puur, dus ging die eraf, en luchtvering is voor een M natuurlijk helemaal uit den boze. Net als de veren en dempers zijn de draagarmen specifiek voor de M. De Competition gaat nog verder met diverse verstevigingen. Het resulteert in een auto die, onder de voorwaarde dat het asfalt van circuitkwaliteit is, ongetwijfeld dingen kan die de verbeelding overstijgen. Vragen welke van deze twee op het circuit de snelste rondetijden noteert, heeft echter net zoveel zin als vragen welke sumoworstelaar de 100 meter vrije slag sneller zwemt. Het is simpelweg niet de meest logische toepassing van hun respectievelijke talenten.

In de echte wereld mis je vooral comfort. Door het ontbreken van vierwielbesturing voelt de M bovendien zwaar in de neus, terwijl er door de besturing en de sterke invloed die het M-differentieel achter op het draaimoment van de auto heeft niet genoeg overblijft van het pure karakter. Het is heus indrukwekkend wat de M8 onder ideale omstandigheden kan, alleen lever je ten opzichte van de AMG best wel wat in, om iets te winnen wat op de openbare weg niet te bereiken valt. De M8 verdwijnt daardoor in de kloof tussen sportwagen en Gran Turismo: niet scherp genoeg voor het eerste en niet comfortabel genoeg voor het laatste.

Bovendien zijn er binnen het eigen gamma twee modellen, de M5 en de M850i, die een halve ton goedkoper zijn en min of meer hetzelfde doen. Daar komt nog bij dat het binnenin voor een auto van meer dan twee ton opvallend gewoontjes oogt. BMW kiest ervoor om alle modellen dezelfde lay-out te geven. Dat betekent dat de M8, hoewel materiaalgebruik en ruimte van een andere categorie zijn, veel overeenkomsten vertoont met de genoemde M5, maar ook met een 318i met M Sport-pakket. Dat kan nooit de bedoeling zijn. Overigens resulteert die aanpak wel in een onovertroffen ergonomie in alle segmenten; vooral het multimediate gedeelte kent geen beter systeem dan iDrive. De ruimte achter in de M8 is voor twee personen riant of voor drie personen toereikend, wat afhangt van de gekozen achterbankconfiguratie.

4-DOOR IS VIJFDEURS

Ook achter in de Mercedes-AMG zitten volwassenen riant. Iets anders kan ook eigenlijk niet, gezien de wagenlengte van meer dan vijf meter. Het voordeel van de 4-Door is dat die, in een ironisch contrast met zijn naam, een vijfdeurs hatchback is met een veel gemakkelijker bereikbare bagageruimte. Helemaal voorin weet de opper-Mercedes goede sier te maken met een meer onderscheidende vormgeving. Het geheel is herkenbaar Mercedes, maar veel verder verwijderd van de normale soortgenoten van het merk en daardoor passender bij de schrikbarende hoge prijs. In alles voelt de AMG als een bijzonderder product. Voor een deel draait het daar nu eenmaal om wanneer je in de gelukkige omstandigheid verkeert om meer dan twee ton aan een auto te kunnen uitgeven. Althans, zo probeer ik mij dat in te beelden. Veel tijd om die overpeinzing uit te werken, is me niet gegund. De fotograaf tikt op het raam, een tevreden blik in zijn ogen en een openingsfoto op het display van zijn camera. Machtig. Tijd voor koffie. **AW**



DE KERAMISCHE
REMMEN ZIJN MET
GEMAK DE GELIJKE VAN DE
4,4-LITER BITURBO-V8 IN
DE NEUS VAN DE M8



MOTOR
CILINDERINHOUD
MAX. VERMOGEN
MAX. KOPPEL
AANDRIJVING
VERSNELLINGEN
AFMETINGEN (L/B/H)
WIELBASIS
GEWICHT (LEEG)
PRIJS
TOPSNELHEID
0-100 KM/H
BANDEN
BANDENMAAT
VERBRUIK GEM.
UITSTOOT CO₂

MERCEDES-AMG GT 63 S 4-DOOR COUPÉ

U8, 2 turbo's
 3.982 cc
 470 kW/639 pk bij 5.500-6.500 tpm
 900 Nm bij 2.500-4.500 tpm
 vier wielen
 9, automaat
 5,05/1,87/1,45 m
 2,95 m
 2.045 kilo
 € 226.863
 315 km/h
 3,2 s
 Michelin Pilot Sport 4 S
 v: 265/40ZR20, a: 295/35ZR20
 11,3 l/100 km
 258 g/km

BMW M8 COMPETITION GRAN COUPÉ

U8, 2 turbo's
 4.395 cc
 460 kW/625 pk bij 6.000 tpm
 750 Nm bij 1.800-5.800 tpm
 vier wielen
 8, automaat
 5,10/1,94/1,42 m
 3,03 m
 1.980 kilo
 € 220.117
 250 (305) km/h
 3,2 s
 Michelin Pilot Sport 4 S
 v: 275/35ZR20, a: 285/35ZR20
 10,5 l/100 km
 240 g/km

Alle gegevens volgens fabrieksopgave () = optioneel



DE NIEUWE

LEIDERSCHAP NIEUWE STIJL.



Of u nu al jaren meedraait aan de top of net bent gearriveerd, dít is de tijd om te kiezen voor een nieuwe stijl van leiderschap. Én voor de auto die daarbij past: de nieuwe BMW 5 Serie. Deze dynamische, zakelijke atleet is nu nog efficiënter, digitaler én duurzamer. Want de nieuwe BMW 5 Serie Sedan is ook als Plug-in Hybride beschikbaar. Daarmee rijdt u elektrisch als het ú uitkomt. Want als nieuwe leider houdt u natuurlijk wel de regie in handen. Bewonder de nieuwe BMW 5 Serie op BMW.nl

Gemiddeld verbruik van 1,3 en 11,1 liter/100 km (9,0 tot 76,9 km/liter), met een CO₂-emissie van 31 tot 254 g/km. Data op basis van peildatum 01-07-2020.

BMW 5 SERIE.



BMW maakt rijden **geweldig**

EN ROUTE

DE EIFEL-GENEN
VAN LEXUS

BEUANGEN DOOR DE EIFEL

Toyota's fascinatie voor de Nürburgring is zo groot, dat het op een half uur rijden van het hoofdkwartier in Japan een miniversie van het legendarische circuit heeft gebouwd. Die kan natuurlijk in geen velden of wegen tippen aan het echte werk. Op naar de Eifel, waar we op zoek gaan naar de genen van de Lexus LC 500h.





Bij de hoofdingang van het racecircuit bevindt zich ook het Ringwerk, een complex waarin onder meer een museum is ondergebracht.



Het is exact 10 jaar geleden dat Toyota's legendarische testrijder Hiromu Naruse hier verongelukte

Opeens zijn ze daar. Een Japanse en een Duitse kersenboom, geworteld aan de buitenkant van een gracieuze doordraaier en duidelijk te onderscheiden van de oorspronkelijke vegetatie. *In memory of, 2010-06-23*, lezen we op de twee begeleidende bordjes wanneer we er parkeren. Dan het kippenviel verwekkende besef: het is op de dag af tien jaar geleden dat Toyota's legendarische testrijder Hiromu Naruse in deze bocht verongelukte. Zelfs het tijdstip, zo rond het einde van de middag, komt overeen. Dat we hier bovendien met een Lexus staan die is geïnspireerd op de LFA, de auto waarin de Japanner om het leven is gekomen, versterkt de gedachte dat toeval soms echt niet bestaat. We kunnen een hele GTO volschrijven over de eigenzinnige Naruse. Laten we ons evenwel beperken tot het feit dat de *master test driver* zijn werkgever begin jaren 80 richting de Nord-schleife wist te bewegen, voor de ontwikkeling van de derde generatie Supra. Sindsdien worden alle sportieve Toyota's en Lexussen aan een Eifel-programma onderworpen. Op de Ring én op de openbare wegen in de buurt, zoals de L94 tussen Welcherath en Roos; een mooie *Landstrasse* die deel uitmaakt van Toyota's vaste testroute. Het is ook de plek waar we ons momenteel bevinden.

Er is in deze omgeving meer geplant dan alleen een paar kersenbomen, zo bedenken we. In de loop der jaren ontstond er een hecht team rondom Naruse, waarmee hij zijn gedachtengoed deelde. Daarnaast bouwde de *master* een innige band op met Akio Toyoda, de latere baas van de Toyota Motor Corporation. Naruse bracht Toyoda hoogstpersoonlijk de kunst van het sturen bij. Daarmee inspireerde hij hem tot het bouwen van sportievere modellen. 'Nooit meer saaie auto's', oereerde Toyoda bij zijn aanstelling als CEO in 2014. De huidige Supra en de Lexus LC 500 zijn klinkende bewijzen dat hij woord heeft gehouden.

RACEVERSIE

Een uur of acht geleden begonnen we de dag met een bezoekje aan Gazoo Racing in Keulen. We wilden er onze LC 500h portretteren naast de raceversie waarmee Lexus sinds 2018 deelneemt aan de VLN Langstrekenmeesterschaft en de 24 Uur van de Nürburgring. Vanwege corona is het raceprogramma voor dit jaar echter geschrapt en is de auto naar Japan gestuurd. Een woordvoerder vertelt dat hij ervan uitgaat dat het project volgend jaar weer wordt opgepakt. De race-LC is immers voorzien van onderdelen die worden uitgetest voor toekomstige modelvarianten. Zo wordt er al een tijdje gespeculeerd over de komst van een ultrasportieve LC F, met een dikke twinturbo-V8 die naar

verluidt zo'n 600 pk moet gaan leveren. Overigens is het Supra GT4-project de afgelopen maanden wél uitgerold. Van de raceversie van de iconische sportcoupé zijn inmiddels een kleine tien exemplaren verkocht. In de fabriek zien we hoe een handvol wordt opgebouwd, in een ruimte verderop worden de TS050's geprepareerd waarmee Toyota aan het World Endurance Championship deelneemt. Ergens anders in het Keulse complex wordt gesleuteld aan de hypercar die aan de basis staat van de toekomstige Le Mans-reglementen. Dit om maar even te onderstrepen dat de sportieve ambities van Toyota springlevend zijn.

DE GEEST VAN DE LFA

Vanuit Keulen zijn we via Nationalpark Eifel afgezakt richting het zuiden. Natuurlijk is de A1 de snellere optie naar de Nürburgring, zeker omdat we er de topsnelheid van 250 km/h hadden kunnen beproeven. De binnenwegen rondom de Rursee zijn echter te mooi om te negeren. Glooiende hoogvlakten worden afgewisseld met diepe rivierdalen, uitgesleten door onder meer de Rur, Urft en Olef. Hier kronkelen tal van heerlijke stuurmansenwegen naar beneden en weer omhoog, met de ene hairpin na de andere. Genieten, al behoren krappe haarspelden niet tot de natuurlijke habitat van de Lexus LC 500h. Daarvoor is hij met zijn 2.055 kilogram te zwaarlijvig en is de respons van de CVT-transmissie – ook al zijn er tien fictieve verzetten ingebouwd – wat loom. Wél in de geest van de LFA is hoe dat gewicht perfect tussen de assen is verdeeld. De motor – en daarmee de cockpit – zijn relatief ver naar achteren geplaatst, waardoor de LC een vergelijkbaar silhouet heeft als Lexus' supercar uit 2010, de auto waaraan Hiromu Naruse de laatste acht jaar van zijn leven met maniakale toewijding heeft gewerkt. Ook geleerd van de LFA is hoe een ultrastijve koets te creëren, al is er meer staal gebruikt en minder aluminium en carbon.

Vooraf bij het insturen van korte bochten laat het gewicht zich gelden. Neem je te veel snelheid mee, dan drukken de kilo's onverbiddelijk door en ligt een fractie onderstuur op de loer. Weet je het geduld vervolgens te bewaren en gedoseerd te remmen en in te sturen, dan roteert de auto veel sneller dan je zou verwachten. Je wordt duidelijk geholpen door de vierwielbesturing, die in het begin een beetje kunstmatig voelt, maar

1 Op de achtergrond de bocht waar Hiromu Naruse verongelukte. 2 Hiromu Naruse. 3 De twee kersenbomen ter nagedachtenis aan de testrijder. 4 Tussenstop bij kamp Vogelsang, een voormalig nazi-opleidingscentrum.



Het stadje Adenau, dat ten noorden van de Nordschleife ligt, ademt volop racesfeer



EL
URANT
hes Haus



e Ecke

Brunnen P
ountain

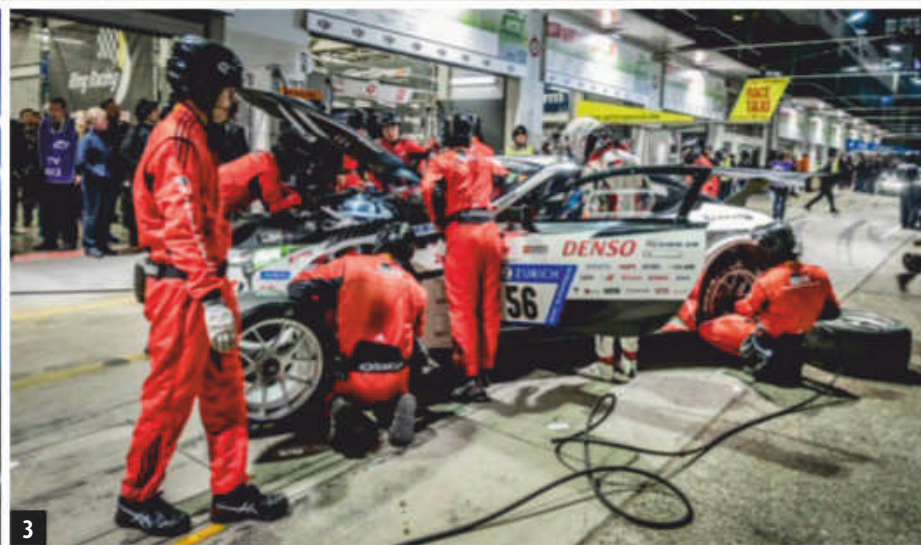




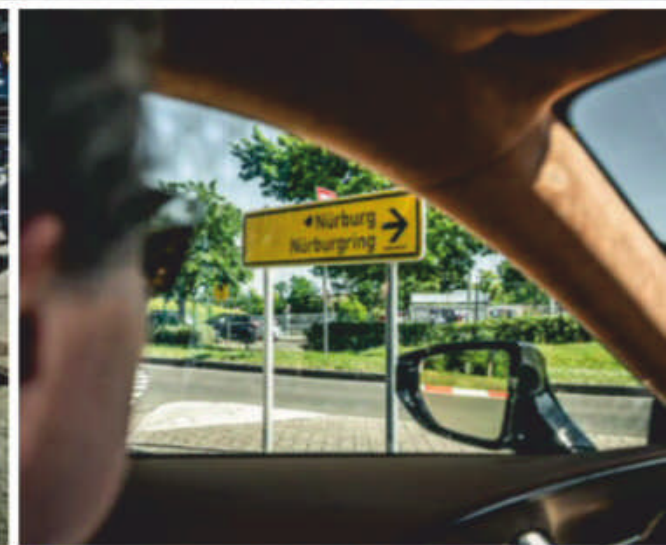
1



2



3



4



5

vervolgens heel snel went. Dankzij de snelle verandering van richting kun je op tijd weer op het gas, waarna de door een elektromotor geholpen 3.5-V6 je vrolijk loeiend voorwaarts stuwt. Het totaalvermogen van 359 pk is niet overdonderend, maar op dit soort wegen ruim toereikend.

KWALITEIT VOOROP

Als aanvulling op de Nordschleife-industriedagen, waarop fabrikanten hun gecamoufleerde prototypen testen, is er het voor Toyota en Lexus minstens zo belangrijke raceprogramma. De ochtend na de ontdekking van de twee kersenbomen hebben we in Boxberg, even ten zuiden van Nürburg, een afspraak met Uwe Kleen. Met zijn bedrijf Ring Racing fungeert hij sinds 2012 als een soort satellietteam van Gazoo Racing; tijdens de VLN-races runt hij onder meer een Lexus RC F en een Toyota Supra. Als iemand ons iets kan vertellen over de fascinatie van de Japanners voor de Nürburgring, dan is hij het wel. “De belasting van twee seizoenen racen op de Nordschleife is vergelijkbaar met tien jaar straatgebruik, dus dat is een geweldige manier om onderdelen te testen”, vertelt de Duitser. “Daarom zijn de motor en versnellingsbak van onze racewagens gewoon standaard. Vorig jaar stuurde ik het blok van de RC terug naar Japan. Behalve olie bijvullen hadden we daar twee jaar lang niks aan gedaan. Ze hebben alles gedemonteerd en elk onderdeel onder de loep genomen. Niets aan de hand, dus werd de motor weer in elkaar geschroefd en teruggestuurd. Rij er nog maar een jaar mee, was de boodschap.” Kleen vervolgt: “Autosport is voor Toyota écht een middel om de kwaliteit van de straatmodellen te verbeteren, niet zomaar een stuk marketing, zoals bij veel andere fabrikanten. Sterker nog, ze zouden er best iets beter over kunnen communiceren. Toen Toyota het

AKIO 'MORIZO' TOYODA EN GAZOO RACING

In het midden van de jaren 90 introduceerde Akio Toyoda, toen nog in een lagere functie binnen het concern, een online platform voor de verkoop van occasions, destijds een noviteit. Zoals tegenwoordig

gebruikelijk bij dergelijke sites werden er veel foto's geplaatst, 'gazo' in het Japans. Voor de url werd de Engelse conversie gazoo gebruikt. Toen Toyoda jaren later, geprikkeld door Hiromu Naruse, weleens een wedstrijd wilde rijden, vond zijn werkgever dat niet direct een goed idee. Daarom werd de naam Gazoo Racing in het



leven geroepen. Om nog verder onder de radar te blijven, schreef Toyoda zich in als 'Morizo'. Hoewel iedereen intussen wel weet wie Morizo in werkelijkheid is, gebruikt Toyoda zijn pseudoniem nog steeds, bijvoorbeeld voor zijn jaarlijkse uitstapje naar de 24 Uur van de Nürburgring. Het is een soort geuzennaam geworden, een alter ego waarmee Toyoda makkelijker kan switchen van zijn rol als president naar die van coureur.

'De belasting van twee seizoenen Nordschleife is vergelijkbaar met tien jaar straatgebruik'

- 1 Op bezoek bij Ring Racing, dat een aantal Lexussen runt in de VLN.
- 2 Uwe Kleen: “We bieden Toyota een platform om technici te trainen.”
- 3 Het geleerde op het circuit nemen de monteurs mee terug naar Japan.
- 4 Schilderachtig stationnetje in Monreal.
- 5 Hoe dichter je bij de Nürburgring komt, hoe vaker je dit soort plaatjes ziet.
- 6 De Lexus op vertrouwd terrein: de oude pitstraat van de Nürburgring.
- 7 Lekkerere wegen rondom het Nationalpark Eifel.





EEN TANKSTATION ALS CULTPLEK

Overall in de hotels, restaurants en andere openbare gelegenheden rondom de Nürburgring vind je spullen en foto's die iets vertellen over de bijna een eeuw oude racegeschiedenis. En geregeld hebben de uitbaters er smeulige anekdotes bij. Eén van hen is Hans-Joachim Retterath, die aan de B258 het ED-tankstation en het hotel-restaurant Döttinger Höhe bestiert. Het tankstation ligt ter hoogte van het industrieterrein van Meuspath, waar veel fabrikanten hun testcentrum hebben; het is er een komen en gaan van gecamoufleerde auto's die brandstof komen halen. Retti, zoals hij in de volksmond wordt genoemd, vertoef het liefst in een aangrenzende ruimte, waar hij modelauto's verkoopt. Er staan er vele duizenden, met prijzen van vijftig tot honderden euro's. Zo heeft hij bijvoorbeeld niet zomaar één model van de Audi R8 GT3, maar alle uitvoeringen en bestickersingen die in een bepaald jaar aan de 24-uursrace hebben deelgenomen. En wat te denken van een McLaren-Lamborghini F1 waarmee Ayrton Senna een eenmalige test reed. Als je hier even rondneust, ontdek je het ene na het andere miniatuurpareltje. Retteraths klanten komen dan ook vanuit de hele wereld, zo vertelt hij. "Een Luxemburger koopt hier al dertig jaar, hij heeft intussen 3.100 racemodelen met een waarde van € 170.000." Dat het net zozeer een hobby is als handel bewijst een

vitruine die ergens om de hoek staat opgesteld. Hierin staat onder meer een aantal gelimiteerde 1:18 CMC-modellen van McLarens van Senna en Niki Lauda en een Ferrari van Michael Schumacher. "Die verkoop ik liever niet." Zodra Retti in de gaten heeft dat we uit Nederland komen, gooit hij het over een andere boeg. "Wist je dat hier in 1978 het WK wielrennen werd verreden? De Nederlandse ploeg sliep en at toen hier, ik heb persoonlijk voor ze gekookt." Hij tovert een beduimd, vuistdik gastenboek tevoorschijn om het te bewijzen. "Kijk, daar zitten ze, hier achter bij het hotel: Jan Raas, Joop Zoetemelk en natuurlijk Gerrie Knetemann. Hij werd kampioen. Zondagavond was het groot feest, in een mum van tijd gingen er twintig flessen *Sekt* doorheen." Het blijken niet de enige prominenten te zijn die er hebben gelogeerd. Wanneer Retti verder bladert, zien we foto's en handtekeningen van Alain Prost, Riccardo Patrese, Emerson Fittipaldi, Thierry Boutsen, Hans-Joachim Stuck, Keke Rosberg en vele, vele anderen, onder wie onze eigen Jan Lammers. Een los ingestoken brief uit 1985 bevat een persoonlijke dankboodschap van Frank Williams, met een uitnodiging om vooral een keer naar Engeland te komen: "Ik zou het een eer vinden om je onze fabriek te laten zien." Andere tijden, laten we maar zeggen. Retti kan er volop over meepraten.



1 Een overdaad aan knoppen, schermen en satellieten, maar daarin vind je snel je weg. 2 Lange rij voor de ingang van de Touristenfahrten. 3 Perfecte zitpositie in een mooi afgewerkt interieur: het is genieten in de LC 500h. 4 De fraaie, vloeiende lijnen van de Japanse luxecoupé contrasteren mooi met zijn omgeving.



De opvallend gestileerde
LC 500h is een ware
aandachtstrekker



'We kunnen nog heel wat opsteken van het respect dat Japanners hebben voor anderen'

World Endurance-kampioenschap won, hoorde je daar bijna niets over. Porsche zou het meteen op alle mogelijke manieren van de daken schreeuwen. Typisch Japanse bescheidenheid."

Naast het bouwen aan kwaliteit is er nóg een belangrijke grondslag voor de Ring-activiteiten van Toyota en Lexus, aldus Kleen. "We bieden ze een platform om technici te trainen en om aan teambuilding te doen. Elk jaar wordt er een nieuwe ploeg monteurs en engineers gestuurd, medewerkers uit de reguliere productie. Die komen in een totaal andere werkomgeving, in een cultuur van razendsnel beslissingen nemen, dingen meteen proberen op te lossen in plaats van erover te vergaderen. Het geleerde nemen ze eind van het seizoen mee terug naar Japan." Hij voegt toe dat het geweldig werken is met Japanners. "We kunnen heel wat opsteken van het respect dat ze hebben voor anderen. Japanners denken aan het totaalplaatje, aan het team in plaats van zichzelf. Als er een bout afbreekt, zal een Europeaan de neiging hebben om een schuldige te zoeken. Een Japanner vraagt zich af hoe hij kan voorkomen dat het nog een keer gebeurt, hoe het product verbeterd kan worden."

UITGEWOGEN STUURGEDRAG

Geen wonder dat Lexus en Toyota volgens de onderzoeken van J.D. Power al jarenlang in de top-5 staan van meest betrouwbare merken. Evengoed draaien de test- en raceactiviteiten in de Eifel daar niet alléén om. Rijplezier, iets waar Naruse zo obsessief mee bezig was en waarvoor Toyota zich hard maakt, is immers niet te vatten in kwaliteitsstatistieken. Daarom worden er behalve technici ook elk jaar nieuwe coureurs ingevlogen: reguliere testrijders, die de fijne kneepjes van het vak komen leren en op de mythische Nürburgring moeten voelen wat Naruse heeft gevoeld om dat te vertalen naar de producten voor alledag. Wat dat betreft is er geen betere leerschool dan de pakweg 170 bochten die op en af door de Groene Hel slingeren.

Het heeft in het geval van de Lexus LC 500h geresulteerd in een zeer uitgewogen onderstel, met dempers die hard genoeg zijn voor de nodige scherpte en die tegelijkertijd op overtuigende wijze hobbels en glooiingen absorberen. Het heuvelachtige vulkaanlandschap hier aan de zuidkant van de Eifel zorgt voor bochten die gemiddeld genomen wat vloeiender en langgerechter zijn dan die van een dag eerder. Dit is het soort terrein waar de sport-GT zich thuis voelt. Dankzij de mooie gewichtsverdeling en het lage zwaartepunt blijft hij zeer stabiel en koersvast als je hem van de ene naar de andere doordraaier stuurt. De zitpositie is perfect; diep genesteld in de heerlijke sportstoelen word je al snel helemaal één met de Japanse machine. Hiromu Naruse zou er op een kleinigheid na zijn goedkeuring aan hebben gegeven, zo bedenken we als we bij eindbestemming Nürburgring arriveren. Dit is met kop en schouders de leukste Lexus sinds de LFA, wat dat betreft is de missie geslaagd. Voor een laatste foto parkeren we de 500h in de oude pitstraat. Volgend jaar is Gazoo Racing hier weer, met een LC die is uitgerust met de laatste technische ontwikkelingen. Naruse is er dan ook bij. Op een foto in de pitbox, net als de afgelopen tien jaar. **///**



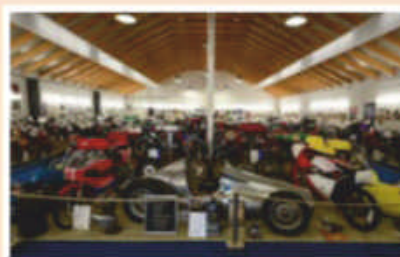
TOYOTA COLLECTION

1 Mocht je op de eerste zaterdag van de maand reizen, dan is een tussenstop in Keulen meer dan de moeite waard. Dan is het namelijk open huis bij de Toyota Collection. De verzameling telt dik 70 auto's, waarmee het de grootste is buiten Japan. Absolute eyecatchers zijn de twee 2000 GT's. Daarnaast is er een aantrekkelijke dwarsdoorsnede te bewonderen van in Europa geleverde modellen vanaf de jaren 70, die schitterend geconserveerd zijn. toyota-collection.de



MONREAL

3 Niet ver van de Nürburgring ligt één van de mooiste plekken van de omgeving: het maar 792 inwoners tellende Monreal. De geschiedenis van het schilderachtige vakwerkdorp gaat terug naar 1229, maar vonden bewijzen dat het al voor de jaartelling bestond. De idyllische huizen geven je het gevoel dat je in een ansichtkaart staat. Daarnaast zijn het oude kleine station en de burchten Löwenburg en Philippsburg het bezichtigen waard. eifel.info/nl/a-vakwerkidylle-monreal



CLASSIC-RACE MUSEUM

5 Dat er in de regio ook de nodige auto- en motorsportgeschiedenis is geschreven, bewijst het Classic-Race Museum, verscholen in het gehucht Jammelshofen, zo'n tien kilometer van Adenau. Verwacht geen strakke inrichting, wel zo'n 300 historische racemotoren die kuip aan kuip staan opgesteld. Voor de motordeftigen een waar walhalla. Autoliefhebbers komen aan hun trekken met zo'n dertig racewagens, van een Sampolo Formule 3 uit 1949 tot een heuse Nascar-bolide. classic-race.de



KAMP VOGELSANG

2 Midden in het Nationalpark Eifel ligt NS-Ordensburg Vogelsang, een voormalig opleidingscentrum van de NSDAP en een van grootste overgebleven nazi-bouwwerken. Jonge eliterekruuten werden hier geïndoctrineerd met de rassenideologie en klaargestoomd voor partijfuncties. Sinds 2006 is Vogelsang open voor publiek. De permanente tentoonstelling 'Bestimmung: Herrenmensch' loopt niet weg voor de historie en is al net zo kippenvelverwekkend. vogelsang-ip.de



VULKANEN BIJ DAUN

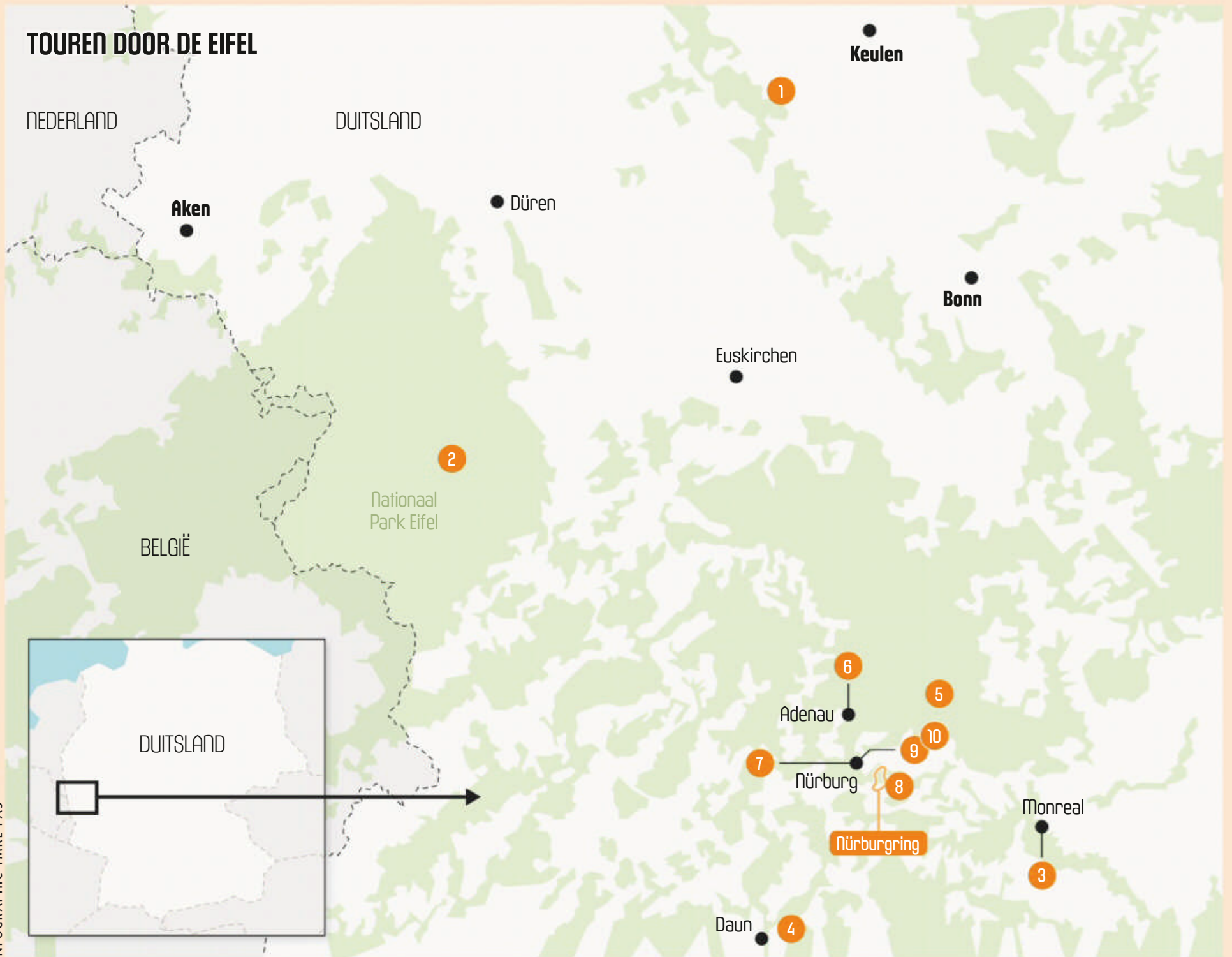
4 De zuidoostkant van de Eifel is vele tienduizenden jaren geleden gevormd door vulkanen. Daar zijn er nog genoeg van te zien in het landschap, al zijn ze niet allemaal even duidelijk. Daarnaast kun je tal van maren ontdekken; dat zijn in kraters gevormde vulkaanmeren. Zoals in Daun, de (mooie) hoofdstad van de Vulkaneifel. Hier is tevens een museum te vinden waar je alles over de geologie van het gebied kunt leren. geopark-vulkaneifel.de



ADENAU

6 Aan de noordkant van de Nord-schleife ligt Adenau. Met zijn keur aan hotels, cafés, restaurants en winkels is het een prima uitvalsbasis voor degenen die een beetje reuring verkiezen boven een rustig, landelijk gelegen onderkomen. De bekende plekken voor een overnachting of voor een hapje en een drankje zijn Blaue Ecke en Zum Wilden Schwein. Beide zijn gelegen rondom het marktplein en in het interieur is de nodige racehistorie te vinden. adenau.de

TOUREN DOOR DE EIFEL



INFOGRAPHIC YMKE PAS



NÜRBURG

7 Normaal gesproken een slapend gehucht van zo'n 200 inwoners, maar als er wat te doen is op de Ring, dan bruist het hier. Behalve een aantal restaurants en pensions is het BMW Test Centre in het dorp te vinden. Tevens is het de thuisbasis van RSR, waar een breed scala aan auto's te huren is voor een rondje Nordschleife of waar je een rit in een 'racetaxi' kunt boeken. Tip: beklim de burcht en geniet van het uitzicht over een deel van het fameuze circuit. nuerburg.de, rsrnuerburg.com



RINGWERK

8 Ter hoogte van de hoofdingang van het Grand Prix-circuit ligt een niet te missen complex met de naam Ringwerk. Er zijn onder meer fanshops te vinden, een kartbaan, een multimediatheater en een museum. Vooral dat laatste is een bezoek waard. Een in 2017 geopende expositie neemt je mee door de 93-jarige historie van het circuit. Dat doen ook tientallen raceauto's, van F1's tot DTM- en GT-bolides. En de Porsche 919 die het Nordschleife-record in handen heeft: 5:19.55. nuerburgring.de



PISTENKLAUSE

9 De kelder van dit befaamde restaurant in Nürburg is evenzeer een museum als een eetgelegenheid. Je ziet er vele foto's, bokalen, stukken van gecrashte auto's en andere race-memorabilia. Bovendien worden de muren gesierd met duizenden handtekeningen van bekende coureurs. Senna, Prost, Schumacher, noem ze maar op: alle groten der aarde hebben hier vertoefd. Klassieker op de kaart is Fleisch auf heißem Stein, die de stank in je kleren meer dan waard is. am-tiergarten.de



TOURISTENFAHRTEN

10 Dé attractie voor de gemiddelde toerist is dat hij of zij tegen betaling van 25 euro met de eigen auto een rondje kan rijden over de Nordschleife. Dat is niet zonder risico. Alsof het 20,8 kilometer lange circuit nog niet uitdagend genoeg is, rijden motoren, dikke Porsches en SUV's met complete gezinnen aan boord met grote snelheidsverschillen dwars door elkaar heen. Er kan echter weinig op tegen het gevoel dat je een ronde zonder kleerscheuren hebt voltooid. greenhelldriving.nuerburgring.de



FORD GT40

PRACHTPOOK

De versnellingspook verdwijnt in hoog tempo uit interieurs van auto's. Daarom staan we in deze editie van GTO stil bij prachtige poken uit het verleden.

Een legendarische pook is die van de Ford GT40, die dus niet in het midden van de auto zit, maar bij rechtsgestuurde exemplaren ook rechts van de bestuurder. **W**



Fotografie Pieter E. Kamp

DAILY DRIVER

BMW M4
CABRIO (2019)
- PORSCHE 911
CARRERA 4 GTS
(2017)





VOOR WIE VAN ROOK HOUDT

Banden oproken, dat lukt prima met de BMW M4 Cabrio en Porsche 911 Carrera 4 GTS. Laatstgenoemde legde ook op een andere manier een rookgordijn.

Tekst Dick Braakhekke en Werner Budding • Fotografie Arno Lingerak

EEN VERSLAG IN
UIER DELEN

3 VAN 4

Het is een trieste aanblik: de Mamba-groene 911 achterop een vrachtwagen van de pechdienst. Hoewel de oorzaak op dat moment nog onbekend is, laten de technici van Porsche Centrum Gelderland er geen gras over groeien na het zien van een rookfilmpje dat we met hen delen. Bij het starten braakt de 911 zoveel blauwe walm uit dat het lijkt alsof de buurman zijn barbecue heeft ontstoken en een moddervet varken aan het roosteren is. De dikke rookpluimen dienen zich vooral aan als de 911 een paar uur heeft stilgestaan nadat hij flink bij de strot is gepakt. Niet goed, concluderen wij en ook Porsche en dus verdwijnt de 911 richting de werkplaats in Heteren om tien dagen later gerepareerd weer terug te keren. Oorzaak, zo lijkt het, is een kapotte klep in een olieleiding die naar de turbo loopt. Nieuw leidinkje en het probleem is opgelost. De realiteit blijkt anders: een paar weken later dient het euvel zich wederom aan en in een nog heftiger vorm. Bovendien giert het oliepeil omlaag, als duidelijk teken van een serieus probleem. Weer de auto op de ambulance, weer een week diagnose en weer repareren. Dit keer moet de turbo eraan geloven. En inderdaad, de ingreep lost het probleem op. Roken en olie verbruiken doet de GTS niet meer. Behalve hoongelach van bekenden die de 911 zien verdwijnen op de platte kar leveren de werkplaatsbezoeken ons geen buik- en financiële pijn op: Porsche Approved, het garantielabel voor gebruikte Porsches, dekt alles, van sleepdienst tot smakelijk vervangend vervoer. En natuurlijk de rekeningen voor de reparaties. Met die zekerheden in het achterhoofd is het toch lekkerder Porsche-rijden.

Tot nu toe is de financiële pijn van het rijden in de BMW M4 en Porsche 911 GTS overigens prima te dragen. Ja, er stroomt nogal wat brandstof door de leidingen, maar dat weet je als je zulke machines rijdt. De onderhoudskosten zijn vooralsnog nihil. Na de wissel van winter- naar zomerbanden volgt een rekening van het Porsche-bandenhotel à € 240 voor het omzetten, balanceren en opslaan van de banden. Prima deal wat ons betreft. We hoeven zelf niet te slepen en zo weten we zeker dat het rubber goed en veilig wordt bewaard. Om het huisje een beetje bij het schuurtje te laten, hebben we voor de 911 geen extra set wielen voor de winterbanden uit de schappen laten rukken, in tegenstelling tot de M4. BMW Amsterdam rekent € 245 inclusief btw voor opslag van de zomer- dan wel winterwielen. Bij dat bedrag zitten twee jaarlijkse wissels. Inbegrepen zijn ook het reinigen van de wielen en de verzekering tijdens de opslag. Losse banden opslaan kan ook: de kosten zijn gelijk, maar dan geldt een toeslag per wissel van € 72,60 wegens extra arbeid, zoals het balanceren van wielen. Als je per seizoen alleen banden wisselt en geen wielen, dan rij je wel altijd op dezelfde wielen, waarbij de M4 op 20-inch zomermateriaal een stuk beter toont dan op de standaard 19-inch wielen waar de winterbanden omheen zitten. Wel geinig: BMW heeft een



1

nieuwe service bedacht, die ook voor de M-pretmachines geldt. Tot drie jaar na aanschaf van een fabrieksnieuwe BMW val je in de bandenverzekering. Die omvat vers rubber in geval van schade door een scherp voorwerp, door het raken van een stoeprand, als gevolg van vandalisme en diefstal van de banden. Let wel, dus niet bij diefstal van de wielen. En nee, helaas, dus ook niet bij het iets te gretig gebruik maken van het vermogen. Aardig initiatief, zeker omdat een stoeprandje of scherpe steen zo is geraakt, maar wanneer was de laatste keer dat jouw banden werden gestolen?

ZANDVOORT

Dat we inmiddels een voorjaar achter de rug hebben met meer zonuren dan een gemiddelde zomer van een paar decennia geleden, draagt zeker bij aan het plezier dat we in de M4 Cabrio hebben. Dan maar een beetje overgewicht, zo'n cabrio biedt wel gewoon extra beleving. Mede door het langzaam maar zeker veranderende maatschappelijke karakter, waarin een wat dominante rijstijl lang niet meer door veel mensen wordt geapprecieerd, is een auto met een dubbele inborst eigenlijk best heel fijn. Ondanks 243 extra kilo's ten opzichte van de M4 Coupé zit er namelijk gang genoeg in de Cabrio. Sneller dan de Kermit-groene 911 GTS? Nee, dat ook weer niet, terwijl het vermogen in beide auto's hetzelfde is, namelijk 450 pk. Ofschoon we in deze serie de



2



3

1 Geen risico: op de ambulance naar de dealer. 2 Om bij de techniek te komen, moet een aantal delen worden verwijderd. 3 Best praktisch, zo'n 911. Zitjes achterin en de fiets kan ook mee. 4 Een complex uitklapsysteem, maar een goed bereikbare bagageruimte.



4



Flaneren op en langs de boulevard. De 911 trekt de meeste aandacht als het om het uiterlijk gaat. Maar de M4 valt op met zijn bruto klinkende zes-in-lijn.

nadruk leggen op kilometerkosten en gebruikerservaringen van het duo sportmachines wilden we ze toch even tegen elkaar laten duelleren, uiteraard op het vernieuwde Circuit Park Zandvoort. In het verleden waren we daar kind aan huis. Na een belletje, of soms zelfs gewoon tijdens een spontaan bezoekje, konden we vaak wel even de baan op. Nu het geweldige asfaltlint door de Zandvoortse duinen een heuse F1-status heeft, is de spontaniteit er wel een beetje af. Begrijpelijk, zeker, maar ook jammer. Een dagje 'Zandvoort' huren kost om en nabij de tien mille, dus zijn wij voor de fotografie van dit verhaal niet veel verder gekomen dan de vernieuwde paddock. En natuurlijk in de badplaats zelf, gezellig als het daar is tijdens de zomermaanden. Meteen ook een goede plek om te shinen en te checken welke van de twee de meeste aandacht trekt. Veel woorden hoeven we daar overigens niet aan vuil te maken. De ingrediënten spreken voor zich: een lage, groene sportwagen versus een grauwgrijze coupé-achtige cabrio die erg dicht tegen de ultieme vertegenwoordigersbak aanschurkt. Zeg het maar, naar welke kijk je het eerst en het meest? Het circuit laten we voor wat het is. Niet alleen vanwege de kosten maar ook omdat een M4 Cabrio en een 911 GTS met vierwielaandrijving en PDK, hoe vlot ze ook zijn, eerder flaneerauto's dan racers zijn. Hoewel collega Braakhekke, die de kilometers in de 911 voor zijn rekening neemt, het daar niet helemaal mee eens is. Maar kijk in de komende weken voor de grap eens bij een passerende 911 naar binnen. Vrij vaak zit er een enigszins op leeftijd zijnde heer aan het stuur, veelal met een blik die een ruimere financiële armslag verraad. Ook de BMW trekt zo zijn eigen clientèle. Zonder nu de botte bijl op de M4 – en dan met name de cabrio – te willen hanteren: zonnebank, geblondeerd haar en een

PAN-EUROPA IN DE M4

Een heen-en-weertje Kroatië in de Competition leverde wat nieuwe inzichten op. Het meubilair in de M4 biedt steun tot in de eeuwigheid. Na een uur of tien sturen springt er nog steeds geen spit in je rug. Ook met het klapdak in de bagageruimte kun je behoorlijk wat meenemen, meer in elk geval dan je op het eerste gezicht zou denken. Je kunt met één druk op de knop elektrisch het ingeklapte dak met deksel en al heffen, om daarna je verschoninkjes in de kofferbak te leggen. Vervolgens laat je de constructie zakken en alles is opgeborgen. Houd rekening met een actieradius van zo'n 400 kilometer als je veelvuldig op de linkerbaan hangt. Naar onze mening zijn dat zo'n honderd kilometers te weinig op een volle tank. Op de Grossglockner bleek de M4 Cabrio wat last te hebben van onderstuur, vooral in de 36 korte haarspeldbochten die Oostenrijks lekkerste weg rijk is. De koude op de top hebben we weerstaan door de nekverwarming flink op te stoken. Een lekkere GT derhalve, die het kunstje van het flaneren beheerst, die je heerlijk op een hoog tempo (286 km/h op de teller) door Europa kunt jagen en die zeker geen modderfiguur slaat op smalle slierten asfalt.



Villeroy & Boch-gebit passen op de Bingo-kaart. Tot zo ver de alinea 'diss' je collega.

De mogelijkheden van het rappe duo zijn overigens ongekend, want inmiddels is wel duidelijk dat het allebei multitalenten zijn: snel, uitdagend om te rijden en uitstekend dagelijks inzetbaar. Een lange trip met de 911 is genieten. Ja, je stapt na vier, vijf uur poken uit met een lichte brom in je kop, maar drie keer schudden en twee keer stampen zoals bij het pupillenvoetbal en alle 'pijn' vervliegt om plaats te maken voor een brede glimlach. Je zit en stuurt lekker en maakt heel rap heel veel kilometers. Voor de roadtrippers: de 911 slokt verrassend veel bagage op. Twee koffertjes voorin en een paar tassen achterin. Vooral het achterbankje bewijst goede diensten. Dat het opbergbakje tussen de voorstoelen nauwelijks groot genoeg is voor een telefoon en een bos sleutels roept wrevel op en het draadloos laden van de telefoon wordt gemist, ach het zijn futiliteiten. Remmen, sturen, accelereren, daar gaat het om en dat doet hij als de beste. Noblesse oblige, het is een Porsche.

911 4 OF 911 2?

Tijdens de 'ziekenhuisopname' van de groene 911 werden we bedeed met een zeer smakelijke leenauto, een gitzwarte GTS met achterwielaandrijving. Mooi gebaar en een mooie kans om de 911 4 te vergelijken met de 911 2. Het alcantara interieur van de groene 911 oogt zoveel fraaier dan het kostbaardere volleer binnenwerk waarmee de 2 is uitgerust dat je de knaken beter in de zak kunt houden. De keuze tussen twee- en vierwielaandrijving is minder snel gemaakt. De lichtbalk tussen de achterlichten van de 4 vinden wij mooier, zoals de 4 ook meer vertrouwen wekt onder slechte weersomstandigheden. De 2 daarentegen zet er een sneller en preciezer stuurgedrag tegenover. Destijds kozen we, met het dagelijkse gebruik in het achterhoofd, zonder twijfel voor de 4. Nu, na een paar dagen 2, is het een heel lastige keuze. Ben je in de gelegenheid om te kiezen? Probeer beide! Is het Grote Toeren minder belangrijk voor je, maar reken je trackdays tot je weekend-invulling, ook dan kun je terecht

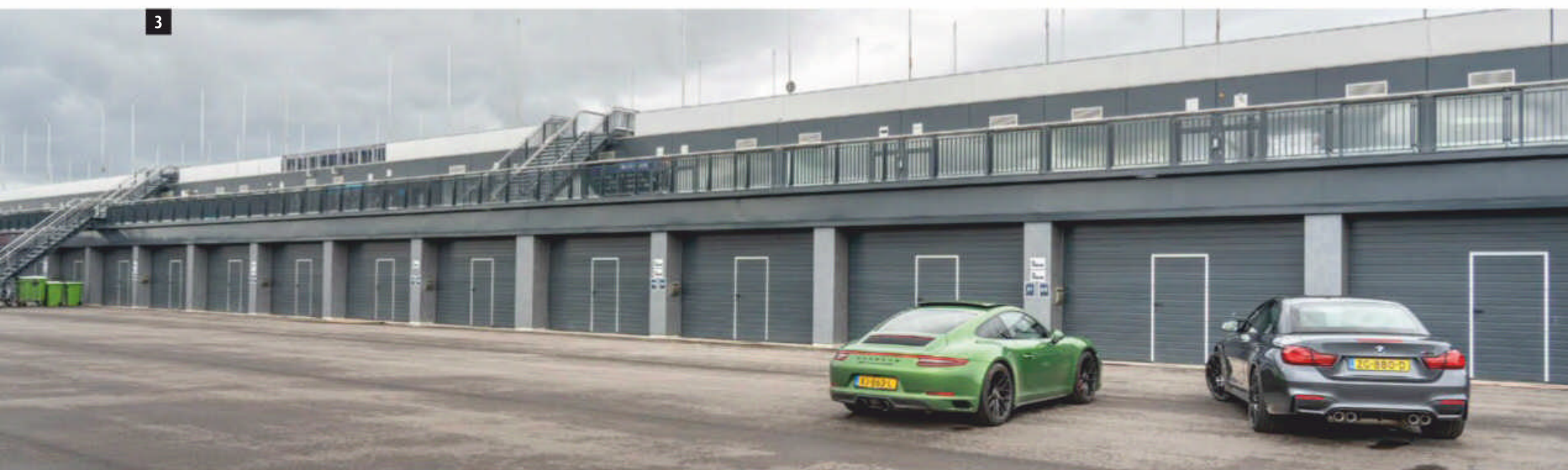


bij Porsche en BMW. Denk dan bijvoorbeeld eens aan een M4 GTS. Die heeft alles extra wat hij extra moet hebben: meer neerwaartse druk (zowel vóór als achter), meer stijfheid, meer vermogen (500 pk), een rolkooi, een instelbaar onderstel en minder kilo's. BMW Broekhuis in Doetinchem heeft een fijn exemplaar staan uit 2016 voor € 117.000 en met 40.000 kilometer. Toch liever een 911? Leef je uit in een GT2 of GT3, die van huis uit meer circuitgeoriënteerd is. De Porsche-centra hebben er genoeg staan, met meer of minder ervaring en met hoge tot torenhoge prijskaarten van tussen de 100 en 400 mille. Een kleine pleister op de wonde is dat ze redelijk waardevast schijnen te zijn, althans als er netjes op wordt gepast.



1 Het inklapbare schaamschotje in de M4 past in een vak in de bagageruimte.
2 We doen ook andere dingen dan eten hoor als we op pad zijn met de 911 en de M4. Lekker sturen bijvoorbeeld.
3 Geen rondje Zandvoort, we stranden in de paddock.
4 Het is maar net van welke hoek je de M4 bekijkt, hij kan de braafheid zelf lijken, of een bijzonder dominant smoelwerk tonen.

3





4

Tijdens een snelle reis over de Duitse autobahn valt vooral de fijne reminstallatie van de M4 op. De grote schijven vertragen indrukwekkend goed en het gevoel in het pedaal blijft geweldig, ook na een aantal keren stevig afremmen voor op de linkerbaan verdwaalde caravans. Ietwat irritant is het trage aangrijpen van de aandrijflijn bij vertrek vanuit stilstand. Zodra je de bak in D hebt geplaatst, moet je voor je gevoel veel toeren maken voordat de BMW gaat rollen. En als er dan gang in komt, is het soms net iets te veel. Vooral bij parkeeracties lijkt het alsof je te weinig kunt doseren. Blij worden we van de uitstroomopening van de verwarming in de hoofdsteunen, die een heerlijke hete adem in je nek blaast. Wel is het vreemd dat je vanaf de achterbank de achterste zijramen niet kunt bedienen. Achterin vind je ook geen usb-poort. Maar voorin zijn er twee, plus een prima functionerend systeem om je telefoon draadloos te laden.

WINDWERVELINGEN

Voor de wat oudere autoverkoper roept steevast bij de aflevering van een verkochte auto: "Lees het boekje, want dan weet je alles van de auto." Geen idee of jij dat doet, wij althans zelden. Bij Porsche is het ook niet nodig, want de productspecialisten van Porsche Centrum Gelderland nemen uitgebreid de tijd om de auto uit te leggen. Bij BMW ook, maar blijkbaar kwam niet alles aan bod, of hebben we zitten snurken. We zijn bekend met het feit dat de leuning van de achterbank in de M4 Cabrio om kan, hetgeen redelijk bijzonder is voor een cabrio. Minder bekend was dat in het klepje in de bagageruimte dat toegang biedt tot die achterbankleuning een handig windscherm zit opgeborgen. Bij diverse andere cabrio's slingert zo'n scherm vaak los in de bagageruimte. Het installeren van het scherm boven de achterbank stelt weinig voor. Het resultaat is een serieuze afname van de windwervelingen in het interieur. Wervelwinden in het interieur zijn er niet in de 911. Bij mooi weer staat het stalen schuif-kanteldak open bij snelheden tot 100 km/h. Daarboven gaat hij op de klapstand. Dan is het tot zo'n 150 km/h nog prima te doen qua herrie. Wel moet het dak dicht als er wordt gebeld, omdat een gesprek zonder stemverheffing dan bijna niet is te voeren. Zo'n schuifdak, leverbaar in een stalen en een glazen variant, zouden wij altijd aanvinken in de optielijst. Een beetje frisse lucht houdt je fris, zoals vitamine D ook wonderen doet. **AW**

STREETGASM RIDE OUT

We wilden een paar evenementen bezoeken met ons rappe duo, maar corona haalde er tot half juli dikke strepen door. StreetGasm Ride Out was zo'n evenement. Middenin corona-tijd, met 400 auto's lekker door Nederland rijden, van ontbijt, naar lunch, van lunch naar afsluitend feestje, inclusief dj's La Fuente, Frequenzers en Vito Mendez, rookmachines en dansmariekes. De autoriteiten schoten de rit last-minute af, totdat een hernieuwde poging door versoepeling van de regels en de overtuigingskracht van organisator Maurice Hartsuiker half juli wel doorgang kon vinden. Vanuit vier locaties reden zo'n 310 auto's een mooi tochtje door Nederland. Aan de start van misschien wel het grootste dikke-auto-evenement van Nederland verscheen alles wat hard kan, hard gaat en luid klinkt: Pista's, SVJ's, GTRS'en, AMG's in alle soorten en maten, RS'en en M's van Audi en BMW en nog wat ander exotisch spul. Onze 911 GT3 behoorde zeker niet tot de dikste machines van de grid, maar toch trok hij met zijn kleur veel aandacht van liefhebbers, spotters en deelnemers. De lakkleur is duidelijk niet geschikt voor wie anoniem door het leven wil. In negen van de tien gevallen oogst hij lof, waarbij heel veel bewonderaars het gesprek afsluiten met de opmerking: "Goede kleur, maar ik zou hem niet kiezen." En bedankt. Een tip voor wie wil genieten van het dagelijkse gebruiksgemak van de 911 en toch iets onderscheidends zoekt: smeer een andere dan een zwarte, grijze of blauwe laklaag op je 911. Porsche speelt erop in met Paint to Sample, maatwerkkleuren. Aandacht gegarandeerd, zelfs als je in één van de bekendste sportauto's ter wereld rijdt.



LAMBORGHINI AVENTADOR SUJ

TESLA MODEL 3 PERFORMANCE



Vandaag gaan we op pad met drie auto's van een heel verschillend kaliber, die alle drie een band met de Nürburgring hebben. Dus wat dat doe je dan als je een weekend vrij bent? Precies, op naar de Ring!

Tekst en fotografie **AutoBild** • Vertaling **Albert-Jan Cornelissen**

TOYOTA GR SUPRA 3.0

HEMELSE RIT DOOR DE HEL

Toyota en de Nürburgring-Nordschleife, dat is al decennialang een twee-eenheid. De Japanners zweren bij het legendarische circuit in de Eifel, dat een lengte heeft van 20.832 kilometer. Ze ontwikkelen hun sportwagens voornamelijk in de Groene Hel. Zelfs de hoogste baas van Toyota, Akio Toyoda, kruipt regelmatig achter het stuur. Zijn ontwikkelingsteam Gazoo gaat daarbij zo ver dat het de jaarlijkse 24-uursrace een jaar voor de introductie van een nieuw model gebruikt als laatste intensieve test. Zo ging het ook in 2019, toen de nieuwe Toyota Supra tijdens de langeafstandsklassieker aan de wereld en de concurrentie werd getoond. Zodoende was van meet af aan duidelijk dat we de Japanner met de beroemde naam mee zouden nemen naar het wereldberoemde circuit. Ten opzichte van de Lamborghini maakt de Supra geen kans; de Italiaanse supersportwagen is twee keer zo sterk gemotoriseerd. De Tesla kan hij echter wel bijbenen, in rechte lijn welteverstaan. In bochten zal de bestuurder van de elektrische auto vermoedelijk alleen de achterlichten van de Toyota zien. En dat is ook daadwerkelijk het geval, want terwijl mijn collega op deze koude dag met de Aventador al door de Fuchsröhre rijdt, bevindt de Supra zich nog bij het Schwedenkreuz, terwijl de Tesla net zo'n beetje voorbij Flugplatz vliegt. Dan volgt Adenauer Forst, de bochtencombinatie waar tal van hobbycoureurs tijdens de *Touristenfahrten* in de problemen komen en voor beelden zorgen die via YouTube miljoenen keren over de hele wereld worden bekeken.

En de Supra? Die gooit zichzelf met een brede glimlach in de lange linkerbocht en tekent twee zwarte strepen op de daaropvolgende rechterbocht. De Michelins zijn nu op drifttemperatuur, in elke bocht waaiert de achterkant een beetje uit. Vanaf Hohe Acht is hij lekker aan het kwispelen, in Brunnchen zwiept de achterzijde er helemaal flink op los. Natuurlijk, zo zet je geen toptijden neer. Maar dat was ook helemaal niet ons doel. Het ging puur om het rijplezier – en daar zorgt de Supra absoluut voor!



TOYOTA GR SUPRA 3.0	
MOTOR	6-cil. in lijn, turbo
CILINDERINHOUD	2.998 cc
MAX. VERMOGEN	340 pk
MAX. KOPPEL	500 Nm
0-100 KM/H	4,3 s
TOPSNELHEID	250 km/h
GEWICHT KG	
PRIJS	€ 61.995

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



1 Oké, de spelregels zijn duidelijk. Altijd rechts rijden, auto's die sneller gaan voorbij laten gaan, enzovoort. Voor een rondje betaal je in het weekend € 30, we gunnen onszelf twee rondjes.

2 Dat de nieuwe Toyota Supra op de Nordschleife is ontwikkeld, is goed te merken. Hij is erg snel en als de banden eenmaal op temperatuur zijn, laat hij in elke bocht zijn sporen achter.



Toyota GR Supra 3.0

EN DE SUPRA? DIE
GOOIT ZICHZELF MET
EEN BREDE GLIMLACH
IN DE LANGE
LINKERBOCHT



DE TESLA MAG DAN
ONSchULDIG OGEN,
MAAR QUA PRESTATIES
WEET HIJ VOLLEDIG TE
OVERTUIGEN





TESLA MODEL 3 PERFORMANCE

MOTOR	1 elektromotor per as
MAX. VERMOGEN	358 kW/487 pk
MAX. KOPPEL	660 Nm
0-100 KM/H	3,4 s
TOPSNELHEID	233 km/h
GEWICHT	1.487 kg
PRIJS	€ 64.580

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

1 Met een sedan met elektro-aandrijving over de Nordschleife rijden, dat lijkt een beetje alsof je in je pyjama een bezoek brengt aan een opera. Maar schijn bedriegt, want uiterlijk in Pflanzgarten is iedereen bekeerd. 2 Zo dicht bij elkaar zaten de auto's alleen in het begin. Op de vele lange gedeelten valt de trekkracht bij hogere snelheden tegen, maar de elektromotor zorgt bij het accelereren uit bochten wel voor een flinke boost.



1



2

A

ls je wel eens op de Nordschleife hebt gereden, snap je waarom dit circuit zo'n aantrekkingskracht heeft op liefhebbers van sportief autorijden. Toen mijn collega me vroeg of ik zin had om

mee te gaan voor een weekendje lol trappen, had ik dan ook al ja gezegd voordat ik wist welke auto ik kreeg toebedeeld. Zodoende sta ik nu langs de autobahn om de Tesla Model 3 Performance voor het eerst te laden. We rijden richting de Supercharger en hangen de elektro-Amerikaan aan de laadkabel. Ik weet inmiddels dat deze auto dan onschuldig mag ogen, maar qua prestaties volledig weet te overtuigen. Zo vergt het obligate sprintje van 0 naar 100 km/h maar 3,4 seconden. Dan rolt de Lambo de parkeerplaats op, terwijl ik druk bezig ben om mij het baanverloop voor de geest te halen. Op dit circuit komt het aan op dynamiek; een fraai motorgeluid doet niet ter zake. Toch is het een raar gevoel om de vertrouwde rempunten te benaderen zonder een motorgeluid dat enigszins een indicatie van de snelheid geeft – en zonder te hoeven schakelen. Toch kwijt de elektrische auto zich keurig van zijn taak. Zo biedt de besturing niet heel veel feedback, maar werkt die wel nauwkeurig genoeg. Het lage zwaartepunt en de goede carrosseriestijfheid spelen het niet bijster dynamisch afgestelde onderstel in de kaart. Zelfs in de Track-modus is de afstelling straf, maar niet overdreven hard. Met een flinke dosis incasseringsvermogen presteert hij eigenlijk best goed op de Nordschleife en hij benadert de gripgrens van de banden zonder streken uit te halen, maar tegen de bochtsnelheden waartoe de sportwagens van mijn collega's in staat zijn, kan ik niet op. Dat neemt niet weg dat de Model 3, in tegenstelling tot eerdere exemplaren bij tests op het circuit, de ronde door de Groene Hel goed heeft doorstaan en zonder als gevolg van oververhitting in de noodloop te gaan. Een trackday in een Tesla is dus heel goed te doen.

Tesla Model 3 Performance

minder dan zeven minuten. Eerlijk is eerlijk, we hadden niet verwacht dat de Aventador dat voor elkaar zou boksen. Deze trotse stier, die meestal als

poseursauto met vuurspuwende uitlaat en geopende vleugeldeuren langs de stoeprand bij een dure boetiek of een prijzig restaurant staat, lijkt zo op het oog niet de meest logische keuze voor een supersnelle rit over de curbstones. Uit de video van Nordschleife-torero Marco Mapelli kwam echter naar voren dat je een Aventador in Jota-uitvoering in slechts 6.44,97 minuten over het circuit in de Eifel kunt jagen. Krankzinnig, zo beseffen we terwijl we naast de gifgroene Italiaan staan bij Döttinger Höhe. Het is tijd om de vleugeldeur te openen en een ronde te gaan doen. We vragen ons af hoe Mapelli zichzelf met helm op onder het dak van deze met koolstofvezel beklede folterkamer heeft weten te wurmen. We zijn toch wel een beetje bang voor dit monster. In de Strada-modus doet hij een tikje nerveus aan. Als we Hatzenbach achter ons hebben gelaten, schakelen we over naar de Corsa-modus, maar de V12 jankt nog altijd alsof hij in de houdgreep wordt gehouden. "Wees toch eindelijk eens een vent!", lijkt hij je toe te snauwen vanuit de achterzijde. En de enorme atmosferische motor heeft nog een punt ook, want als je het gaspedaal wat dieper intrapt, zet je de vierwielaandrijving en het slimme ALA-aerodynamicasysteem op scherp. Deze Lambo wil worden getemd en beloont je dan met een flinke portie rijplezier. Als hij te sterk is, ben jij te zwak! Als we heuvelop rijden richting Flugplatz, benaderen we voor het eerst bij 8.500 toeren per minuut de begrenzer. Nu is het zaak om tijdig het anker uit te gooien, om geconcentreerd de apex aan te tikken en jezelf weer met volle detonatiekracht de bocht uit te katapulteren.

De straffe besturing, de fijngevoelige gasrespons, de wijze waarop de knetterharde koolstofvezel stoelen je lichaam op zijn plek houden; we gaan ons steeds meer thuis voelen op de Nordschleife met deze stier. We krijgen zelfs even het gevoel dat we een nieuw ronderecord aan het vestigen zijn als een collega ons weer met beide benen op de grond zet. "Waar blijven jullie? Het is tijd voor de fotosessie!"

LAMBORGHINI AVENTADOR SUJ

MOTOR	V12
CILINDERINHOUD	6.498 cc
MAX. VERMOGEN	770 pk
MAX. KOPPEL	720 Nm
0-100 KM/H	2,8 s
TOPSNELHEID	meer dan 350 km/h
GEWICHT	1.525 kg
PRIJS	o.a.

Alle gegevens volgens fabriekspagave



1 Lambo-testrijder Marco Mapelli zette een recordtijd van 6.44 minuten neer op de Ring. Voor het opeten van een bakje friet heeft onze collega 5.21 minuten nodig. 2 De stier krast veel liever met zijn voorspoiler door de kleine Karussell dan dat hij met geopende vleugeldeuren langs het trottoir staat bij een boetiek.



Lamborghini Aventador SUV

A bright green Lamborghini sports car is shown from a front-three-quarter perspective, driving on a racetrack. The car is in motion, with a blurred background of the track and guardrails. The license plate is FR-624ZF. A large orange circle is overlaid on the upper right portion of the image, containing white text.

DEZE LAMBORGHINI WIL
WORDEN GETEMD
EN BELOONT JE DAN MET
EEN FLINKE PORTIE
RIJPLEZIER

ALS WE EVEN LATER
STAAAN NA TE GENIETEN,
BESEFFEN WE MAAR
WEER EENS IN WAT VOOR
GEWELDIG AUTOMOBIEL
TIJDPERK WE LEVEN



Soms doen rondetijden er helemaal niet toe.
We hebben allemaal lol getrapt, of het nu
met een Supra of met een Aventador was.

Hoe belangrijk vermogens- en acceleratiecijfers ook zijn, ze geven slechts een indicatie van wat er gebeurt als drie auto-liefhebbers met drie totaal verschillende auto's samenkomen op de Nordschleife. Zo laat de Tesla de Toyota dankzij zijn elektrokracht genadeloos in het stof bijten bij de start, om vervolgens bij hogere snelheden de handdoek in de ring te gooien. Zodoende verlaat de Lamborghini-bestuurder elk circuit als overduidelijke winnaar, maar na de terugrit in de supersportwagen heb je bijkans een week nodig om bij te komen. De bestuurder van de Supra besluit al in Hatzenbach om het streven naar toptijden te staken. Het is veel leuker om de Toyota flink dwars te gooien. En de moraal van het verhaal: laat de stopwatch maar thuis bij een trackday. Uiteindelijk hebben we alle drie namelijk evenveel lol gehad bij het maken van deze reportage. Dat ook elektrische

auto's inmiddels mee kunnen strijden, laat de Tesla zien. Met een actieradius van 550 kilometer en het grandioze Supercharger-netwerk kun je zonder probleem naar elk circuit rijden. Als je hem dan van tevoren volledig oplaadt, kun je ook meer snelle ronden rijden dan waartoe de gemiddelde hobbycoureur in staat is. Oké, de bestuurder van de Tesla moest op de avond voor de test worden opgehaald bij een hotel met Tesla-laadstation omdat de elektrische auto niet overweg bleek te kunnen met de 230-volt-stopcontactaansluiting, maar dat is peanuts. Waarschijnlijk zijn meer reportages niet doorgegaan vanwege defecte Lamborghini's. Als we even later staan na te genieten bij een friettentje in de oude pitstraat, beseffen we maar weer eens in wat voor geweldig automobiel tijdperk we leven. Geen drie auto's konden meer van elkaar verschillen dan deze, en dat we toch een vergelijkende test met dit trio tot stand konden brengen, getuigt van de vele keuzemogelijkheden die autokopers op dit moment hebben. Zoveel veelzijdigheid was er nog nooit. De Nordschleife is echter als vanouds een perfecte maatstaf – al sinds 1927, met al zijn nukken. ■





'MIJN VERZAMELING IS ZO VEEL MEER DAN ALLEEN AANTALLEN. HET IS MIJN PASSIE'



CHRISTIJAAN ALBERS

GEBOREN 16 april 1979

WOONPLAATS Monaco

BURGERLIJKE STAAT Getrouwd, twee kinderen

OPLEIDING Mavo, middenstandsdiploma, diverse cursussen gevolgd in Engeland

CARRIÈRE Hij kon als klein ventje al alles uit een kart halen, was een gerenommeerd DTM-coureur, won het Duitse Formule 3-kampioenschap, reed 46 Grands Prix in de Formule 1 en haalde vier punten in het wereldkampioenschap. Tegenwoordig houdt hij zich als ondernemer bezig met commerciële acquisitie in diverse Europese landen.



'IK BEN MEGA- PERFECTIONISTISCH, OOK ALS HET GAAT OM MIJN AUTO'S'

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

Wat is in jouw verzameling het beste paard van stal?

"Ik spreek niet graag over aantallen, want mijn verzameling is zo veel meer dan dat. Het is mijn passie. Echte favorieten heb ik niet, maar elke auto heeft iets unieks of er zit een verhaal aan vast. Vooral dat laatste maakt een auto speciaal. Ik heb onder meer een Bugatti Chiron, Mercedes SLR, Porsche Carrera GT en verschillende Ferrari's: een LaFerrari, een F12 TDF en een 599 GTO. Binnenkort komt er een Mercedes-AMG Project One aan."

Heb je een voorkeur voor auto's uit een gelimiteerde oplage?

"Jarenlang ben ik actief geweest in het racen, waardoor ik bij veel fabrikanten connecties heb. In het begin kocht ik vooral auto's waar ik gek op was. Zo rond 2008 zag je dat de waarde daarvan ineens gigantisch ging stijgen. Ik heb auto's die wel vier of vijf keer over de kop zijn

gegaan. Dat haal je met bijna geen enkele andere investering."

Zie je je wagenpark als een belegging of als passie?

"Het is begonnen als passie, doordat ik maf ben van auto's. Maar ik ben niet zo'n type dat er veel mee rijdt. In m'n woonplaats Monaco doe ik bijna alles met de scooter. Ik geef een auto liever niet af bij valetparking, want er zit nadat je hem hebt teruggekregen altijd wel ergens schade. Wat de waarde van de auto's betreft is het ook beter als ze weinig kilometers hebben gemaakt."

Wat was je allereerste auto?

"Vanaf begin jaren negentig woonde en racete ik in het buitenland. Ik werd gesponsord door verschillende fabrikanten, van wie ik mijn eerste auto's kreeg: een Opel Astra 1.6 sport, Opel Omega, Opel Frontera. De eerste auto die ik echt zelf kocht, was een Mercedes-Benz SLR. Geen normale, maar wel een leuke stap. Ik moet je eerlijk zeggen dat ik bijna nooit een wagen wegdoe, behalve de dagelijkse auto's."

Wat is op dit moment je daily drive?

"De ene dag zit ik voor m'n werk in Duitsland, dan weer in Engeland, België of Monaco. Ooit ben ik in één keer met de Porsche Carrera GT van Monaco naar België gereden. Ik moest vanwege de hoge stoepjes bij elk péagepoortje half gehurkt uit het zijraam hangen om te kunnen betalen, mijn trommelvliezen waren kapot en ik had overal pijn. Toen moest ik echt wel een afweging maken tussen

Voormalig F1-coureur Christiaan Albers praat zelden over zijn autoverzameling. Voor één keer opent hij de deuren, waarbij de rode draad al snel duidelijk wordt: zijn auto's zijn in gelimiteerde oplage gebouwd, ze maken veel geluid en ze hebben amper kilometers op de teller.

plezier en comfort. Sindsdien vlieg ik eigenlijk alles en staat er op het vliegveld een auto klaar. De laatste tijd rijdt ik meestal in een Ferrari GTC4 Lusso."

Heb je rare autogewoontes?

"De tic die ik heb, is dat ik al mijn auto's *full option* bestel. Omdat ik zo veel modellen heb, weet ik als ik instap alleen vaak niet hoe het werkt. Ik ben altijd gestresst door m'n werk en bezig met van alles en nog wat, dus ik neem ook nooit de rust om dat op mijn gemak uit te zoeken. Dat gepiel aan knopjes leidt soms af. Los daarvan ben ik – in tegenstelling tot wat iedereen zou verwachten – een heel rustige rijder geworden, die bij vlagen wel serieus gas geeft."

Ontleen je status aan je auto's?

"Vroeger vond ik het cool, inmiddels schaam ik me er weleens voor. Ik houd van auto's die snel zijn en een goede sound hebben, maar vanuit Europa komt daar steeds meer druk op te liggen. Dat vind ik soms jammer. Daar komt bij dat ik het helemaal niet prettig vind om op te vallen, maar een mooie auto laat zich lastig camoufleren. Toen ik die Chiron had gekocht, stond dat meteen overal op sociale media. Nu heb ik een nieuwe, in een andere kleur – het blijft een te gekke auto."

Verzorg je je autokinderen goed?

"Ik ben megaperfectionistisch op elk gebied, dus ook als het gaat om mijn auto's. Ze moeten zo goed als nieuw zijn, ze moeten geen krasjes hebben, ze moeten glimmen. Ik heb in m'n leven al in zo veel auto's gereden en heb zo veel snelheid meegemaakt dat ik er meer van geniet als ik mijn auto's in die staat zie staan dan wanneer ik ermee ga rijden." ■



Content director	Damiaan Hage
Coördinatie GTO Magazine	Stéphan Vermeulen
Teksten	Marco Gorter, Frank Jacobs, Roy Kleijwegt, Lars Krijgsman, Cornelis Kit, Lucas Verbeke, Michiel Willebrands
Senior vormgever	José Verhelst
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, Dick Braakhekke, Werner Budding, Albert-Jan Cornelissen, Johan Dillen, Ken Divjak, Sandor van Es, Mitchel van Essen, Marc Klaver, Jan Lemkes, Bas van Putten, Natan Tazelaar
Vormgeving	Marc Bulders, Paulien Jansen, Heleen Kurpershoek, Misha Ooteman, Joris van Stralen
Eindredactie	Jeroen Ekeler, Ton Herbrink, Egbert Jan Riethof, Noël Ummels, Theo Uurlings
Fotografie & video	Mark van Binsbergen, Sytse Dijkstra, Dirk de Jager, Pieter E. Kamp, Fons Klappe, Arno Lingerak, Chris Schotanus, Ingmar Timmer, Willem Verstraten, Maurice Volmeyer, Andrew Walkinshaw
Director Special Interest	
CEO DPG Media Magazines B.V.	Ruud Bijl
Marketingmanager	Erik Roddenhof
Marketing	Sjoerd Jilderda
Sales	Nick Schnater, Nick Thole
Secretariaat	Liesbeth van der Neut, Paul Scholten
Redactieadres	Pauline Bosselaar Capellalaan 65, 2132 JL Hoofddorp, Postbus 40093, 2130 KZ Hoofddorp, tel. 088-7518230
Internet	www.gtomagazine.nl
E-mail	gto@gtomagazine.nl
Drukkerij	Pijper Media
Uitgeverij	DPG Media Magazines B.V., Postbus 1900, 2130 JH Hoofddorp, 088-7518000

Abonnementen

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

Betaling: Het abonnementsgeld dient vooruit te worden voldaan. Bij niet tijdige betaling worden herinneringskosten in rekening gebracht. Een abonnement geldt voor de opgegeven periode en wordt nadien - behoudens tijdige opzegging - automatisch omgezet in een abonnement voor onbepaalde tijd met een opzegtermijn van een maand (prijswijzigingen voorbehouden).

Tijdschrift niet ontvangen (laatst verschenen nummer): bel 088-550 0250 (normaal tarief, ma t/m vrij 09.00-21.00 uur).

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

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

Met ingang van 1 juli 2020 zullen voor AutoWeek GTO de abonnementsprijzen wijzigen in onderstaande bedragen:

Betalingsperiode: Automatische incasso:	Acceptgiro:
Kwartaal (1 nr) € 5,51	€ 8,18
Halfjaar (2 nrs) € 11,02	€ 13,69
Jaar (4 nrs) € 22,04	€ 24,71

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

Verdelers in België: DPG Media Home Deco NV, Hendrik Consciencestraat 40-42, 2800 Mechelen. Voor de voordeligste abonnementsvoorwaarden voor een nieuw abonnement op AutoWeek of vragen over uw abonnement neem contact op met 0032 - 2 556 41 50. 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 editie nummer en de verschijningsdatum. De dagbladhandelaar ontvangt je bestelling binnen zeven werkdagen. Je betaalt de reguliere verkoopprijs en € 1 administratie- en verzendkosten per besteld exemplaar.

Wet op de persoonsregistratie

DPG Media Magazines B.V., uitgever van AutoWeek GTO, legt van haar abonnees en klanten in het kader van haar dienstverlening gegevens vast. Deze gegevens worden gebruikt ter uitvoering van de overeenkomst en om abonnees en klanten te informeren over relevante producten en diensten van DPG Media Magazines B.V. De gegevens kunnen ook worden gebruikt door onze groepsmaatschappijen en door zorgvuldig geselecteerde derden om u te informeren over relevante aanbiedingen betreffende producten en diensten van DPG Media groepsmaatschappijen of deze derden. Dit gebeurt per mail, als u hier toestemming voor hebt gegeven en per post, tenzij u hier bezwaar tegen maakt. De werkingsverantwoordelijke voor de gegevensverwerking is DPG Media Magazines B.V., Capellalaan 65, 2132 JL Hoofddorp. Uw persoonsgegevens worden verwerkt in overeenstemming met het privacy beleid van DPG Media. U kunt dit beleid raadplegen op www.dpgmediamagazines.nl/policy/. Hierin kunt u tevens vinden hoe u uw rechten als betrokkene uit kunt oefenen.

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

Copyright

© 2020 DPG Media Magazines B.V. Niets uit deze uitgave mag geheel of gedeeltelijk worden veeleuvoudigd, 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.



GRACIEUS

De Ferrari Roma zou meer een gran turismo zijn dan een hardcore sportauto. Wat heet: volgens zijn makers draait alles bij deze wulpse coupé om flair en uitstraling.

SHOWROOM

VOLGENDE KEER
IN GTO



GTO 4 VERSCHIJNT 26 NOVEMBER 2020



DE NIEUWE MINI COUNTRYMAN. ONTDEK DE SUV VAN MINI.



Groter, stoerder en gebouwd voor avontuur. De veelzijdige MINI Countryman heeft plaats voor vijf personen, een heleboel bagage en is comfortabeler dan ooit. De nieuwe LED achterlichten met Union Jack design zijn dé blikvangers van de achterkant. Voor de voorkant is dat de nieuwe frontgrille in glimmend chrome of Piano Black. We maken 'm af met een nieuwe lakkleur. Sage Green is een spannende, aardse kleur waar je zeker mee opvalt.

Ontdek z'n ruimte. Ontdek z'n nieuwe features. Ontdek de SUV van MINI. Je rijdt 'm vanaf € 35.290,-. Kijk op mini.nl.

