

 **RS 5**

Performance is an attitude.

De Audi RS 5 Sportback.



Gemiddeld brandstofgebruik: 9,2 l/100 km, 10,9 km/l.
Gemiddelde CO₂-emissie: 209 g/km.

**AUDI E-TRON S
SPORTBACK**

LANGS DE LIMES
MET AUDI'S TOP-EV



**VOLVO P1800
CYAN RACING**

BRAVE KLASSIEKER
WORDT THOR'S STRIJDWAGEN

NUMMER 1 | 2021 | € 6,50

**Auto
Week**



TEST FERRARI SF90

POWERPLUGGEN

'Moroccan Blue, Sequin Blue of toch Alpine Green?' **GTO bestelt eigen Bentley**



GRENZEN VAN HET BEGRIP GT



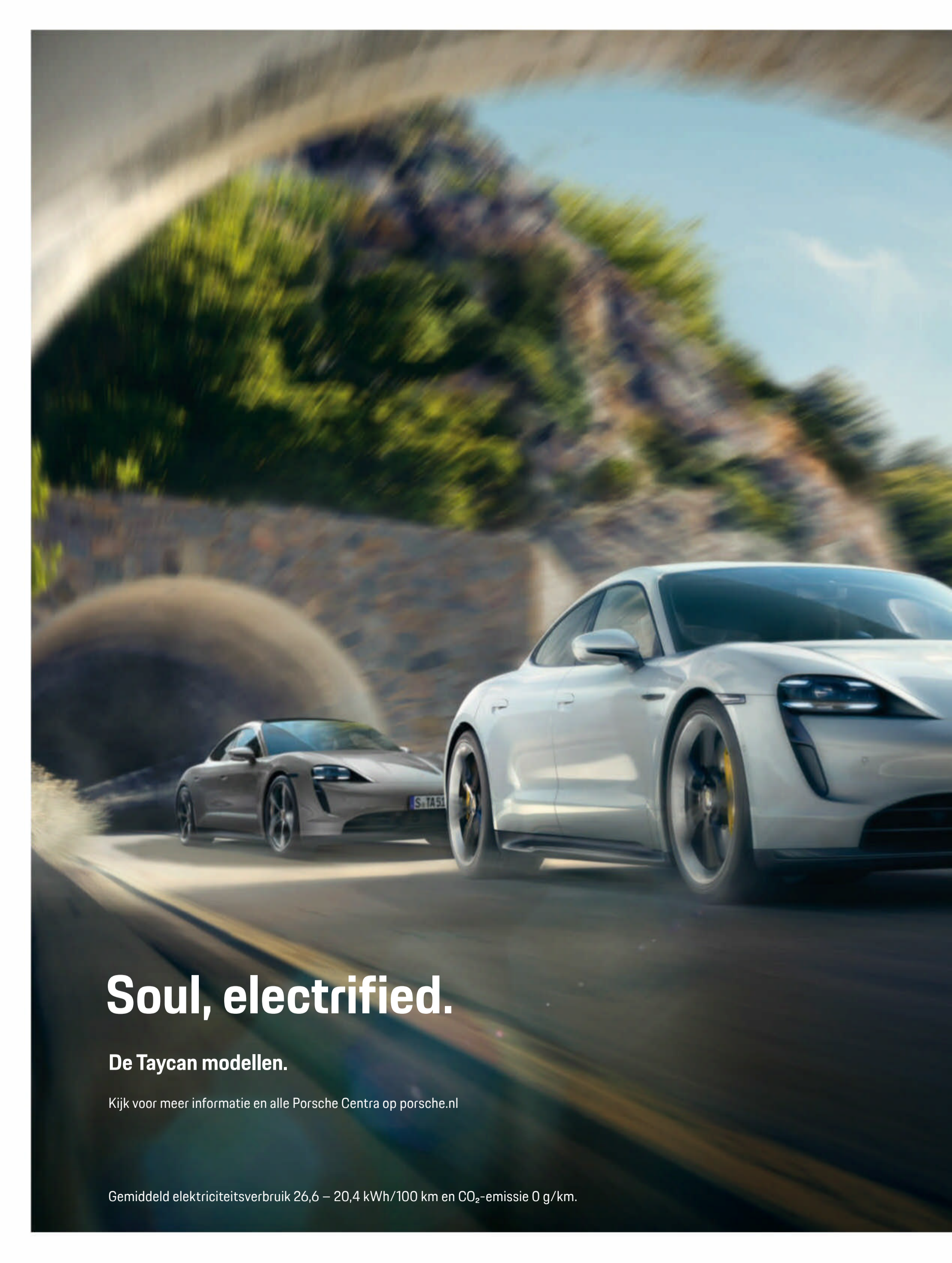
Dubbeltest Ferrari Roma – Bentley Continental GT V8



PROEVEN VAN EEN PROTOTYPE
PORSCHE 911 GT3



**MAYBACH 57 SC
XENATEC**



Soul, electrified.

De Taycan modellen.

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

Gemiddeld elektriciteitsverbruik 26,6 – 20,4 kWh/100 km en CO₂-emissie 0 g/km.



PORSCHE



FERRARI F40

In mijn jeugd was Ferrari het mooiste en meest begerenswaardige merk. Daarin speelde de televisie een belangrijke rol. De rode 308 GTS van Magnum en de witte Testarossa van Miami Vice, wie kende ze niet? En dan was er nog de ultieme posterauto, de Ferrari F40. Ik kon me werkelijk niets bruters voorstellen dan een F40 en nog altijd als ik er op klassiekerbeurzen een zie, móet ik er een tijdje naar kijken. Nooit eerder en nooit daarna heb ik een auto gezien waarbij zo'n grote achterspoiler zo fantastisch in het ontwerp is opgenomen. Hoe de complete achterkant van de carrosserie omhoog moest om bij de motor te komen – prachtig. Het geluid van de V8 moet om te watertanden zijn geweest. Ik hoop dat ik het ooit eens mag horen, want daar kwam het nog niet van. Met z'n opvolgers had ik beduidend minder en ik denk dat dat kwam doordat de F50 bijvoorbeeld slanker was en proportioneel ook niet optimaal gevormd, en daardoor minder grensverleggend dan die F40. De jeugd van tegenwoordig heeft veel minder met Ferrari, is mijn idee, en je ziet dat jongens die al op jonge leeftijd een mooie klapper hebben gemaakt hun geld eerder uitgeven aan een Lamborghini of Bentley. Ferrari is een beetje een merk voor ouwelui geworden. Ze zullen daar in Maranello niet wakker van liggen hoor, de vijver is nog groot genoeg.

Voor deze AutoWeek GTO kon ik rijden met de Ferrari SF90 Stradale, wat in de hiërarchie een afstamming is van die F40. Het is het absolute topmodel en de toonzaal van de stand van de techniek. Dat laatste betekent overigens iets dat ik me als jochie nooit had kunnen voorstellen toen ik posters van de F40 opprikte: hij rijdt weg zonder een enkel geluid te maken. Je hoort niets meer dan het geknerp van een steentje onder de banden of, zoals in mijn geval, het tikken van de regen.

Damiaan Hage

Redactie AutoWeek GTO





32 'IK RIJD NOG STEEDS MET MINI'S'
 Interview Paddy Hopkirk



52 DOORHALEN
 Opmerkelijk Volvo P1800 Cyan Racing



48 KRACHTIG EN
 SENSUEEL
 Eerste kennismaking
 Touring Superleggera Aero3

EN VERDER ...

8 Insight

12 Powertest •

Ferrari Roma - Bentley Continental GT V8

22 Project Continental • De bestelling

26 Powertest •

Lamborghini Huracán EVO RWD Spyder

36 Eerste rijtest • Brabus Rocket 900

44 Eerste rijtest • Porsche 911 GT3 Prototype

60 Eerste rijtest • Maserati Ghibli Trofeo

64 En Route • Audi E-tron S Sportback

76 Hoogste versnelling • Ferrari SF90 Stradale

82 Reportage • Maybach 57 SC Xenatec

96 GTO-leven • Salar Azimi

98 Showroom



90

ROADTRIP
 BUGATTI VEYRON
 EN CHIRON
 'DEZE AUTO BLIJFT
 MAAR GAAN'



Onder redactie van Lars Krijgsman en Joas van Wingerden

INSIGHT

EXCLUSIEF
AUTONIEUWS
& GADGETS



STRAATUECHTER

LAMBORGHINI • Wie bekend is met de terminologie van Lamborghini weet dat de 'O' voor **Omologato** staat. De **Huracán STO** is dan ook de homologatie-versie van de Super Trofeo, de race-Huracán, 640 pk sterk. In de Huracán STO kun je hetzelfde vermogen op het asfalt loslaten, maar dan op de openbare weg. Het is de opvolger van de Huracán Performante. De STO is 43 kilo lichter dan de Performante en levert dankzij de **opvallende aerodynamische vleugels** rondom en de immense achternvleugel maar liefst **53 procent meer downforce**. Extra koeling moet er daarbij voor zorgen dat hij niet alleen in de bochten maar ook op rechte stukken meer kan. 0-100 km/h is in 3 seconden voor elkaar, de sprint naar 200 km/h duurt maar 9 seconden. Dankzij **carbon-keramische remmen van Brembo** sta je ook zo weer stil. De 1.339 kilo wegende krachtpatser is door Lamborghini extra opvallend gemaakt met **oranje accenten**, maar net als voor andere Lambo's geldt dat je de STO in samenwerking met de Ad Personam-afdeling ook geheel naar eigen wens kunt samenstellen. De kleurstelling van het exterieur, het interieur, de stiksels in de bekleding, de alcantara-afwerking op het dashboard, het kan allemaal aangepast worden. Reken erop dat je dan al snel zo'n drie ton bij je moet hebben.



VOOR OOG EN OOR

BUGATTI • Een goed geluidssysteem verandert je woonkamer in een concertzaal. Vaak is het dan het mooist als alles ook nog netjes weggewerkt is, zodat je niet ziet waar het geluid vandaan komt. Dat laatste is niet de bedoeling bij deze **speaker van Tidal**, gemaakt in samenwerking met **Bugatti**. Dit is namelijk een kunstwerk an sich. Het **1,44 m hoge apparaat** is voorzien van talloze speakers en **subwoofers met diamanten diafragma's**. Je kunt hem krijgen met één kleur of als two-tone. Vooral dat laatste doet duidelijk denken aan de auto's van Bugatti. Anders zorgen de Bugatti-logo's daar wel voor. De prijs wordt angstvallig stilgehouden, dus reken maar dat je er steil van achterover zult slaan.

RIJSCHOENEN

PORSCHE •

Op zoek naar een stijlvol paar sneakers die je liefde voor auto's

ook nog wat kracht bijzetten? **Porsche** heeft samen met **Sonra** mogelijk het ideale paar voor je ontworpen. Deze hippe stappers sluiten volgens Sonra-oprichter Hikmet Sugoer perfect aan bij Porsches van vroeger en nu. Een klassieke en minimalistische uitstraling. Sugoer vond naar eigen zeggen inspiratie bij zijn eigen Porsche, een rode 912. Achterop de schoenen, in de rode streep, tref je dan ook het originele 912-embleem. Voor € 295 kun je een paar bemachtigen.



TWEEMAAL PORSCHE SPECIAL

PORSCHE • Wie een klassieke **Porsche** naar het heden vertaald wil zien, is sinds jaar en dag bij het **Amerikaanse Singer Vehicle Design** aan het juiste adres. In opdracht van een klant heeft Singer twee uit **1990** stammende **911's** van de 964-generatie omgetoerd tot ware rallyknallers. Het tweetal draagt de titel **All-Terrain Competition Study** en komt in twee versies. Het witte exemplaar is bedoeld om op hoge snelheid door de woestijn te jagen, de rode 911 moet vooral op asfalt zijn mannetje staan. De nu permanent vierwiel-aangedreven 911's hebben een 3,6-liter grote luchtgekoelde zescilinder boxermotor achterin, een machine die **450 pk en 570 Nm** via een sequentiële vijfbak op de weg brengt. De Singers staan hoger op hun poten, op 16-inch lichtmetaal met offroadbanden en hebben niet alleen extra krachtige remmen, maar ook een hydraulische handrem voor het betere gooien-smijtwerk. Een rolkooi is voor de zekerheid aanwezig, al is het maar de vraag of het ongetwijfeld uiterst kostbare tweetal ooit dwars door het zand zal stuiven.



WISSELING VAN DE WACHT

DONKERVOORT • **Joop Donkervoort**, de oprichter van **Nederlands sportieve automobiele trots**, treedt terug. Met ingang van 1 januari 2021 vervult zoon **Denis Donkervoort** de rol van Managing Director bij **Donkervoort Automobielen**.

"Mijn vader heeft hier zijn leven lang aan gewerkt en in die tijd ongelooflijke en bewonderenswaardige dingen bereikt", prijst Denis Donkervoort (33) zijn voorganger. Zoals dat vaker gaat bij oprichters, betekent het 'pensioen' van Joop gelukkig niet dat hij helemaal van het toneel verdwijnt. Donkervoort blijft in de Raad van Advies van het merk een rol spelen en zal zijn expertise en visie delen. Daarnaast hoopt Joop Donkervoort zijn kennis en ervaring te delen buiten het bedrijf. Onder leiding van junior zal Donkervoort Automobielen autoland ook in de toekomst ongetwijfeld weer op bijzondere wijze verrijken met spijkerharde prestatiekanonnen. De basis van dit bijzondere bedrijf werd in 1978 gelegd achter het huis van de oprichter zelf.





€ 87.200

Dat kost de nieuwe, achterwielaangedreven instapversie van de Porsche Taycan. Die doet het met één elektromotor en levert, afhankelijk van het accupakket, met launchcontrol tot 476 pk vermogen. Het WLTP-rijbereik met het grootste accupakket (93,4 kWh) bedraagt 484 km, het grootste van alle Taycans.

ITALIAANSE GUILLOTINE

FERRARI • De koning van Maranello is een kopje kleiner gemaakt. In het geval van de **SF90 Stradale** betekent dat niet dat de absolute topper van Ferrari ten grave wordt gedragen, maar dat de machtige plug-in hybride een plekje moet opschuiven voor een nieuwe variant. De **Ferrari SF90 Spider** nestelt zich namelijk naast de SF90 Stradale op de **Ferrari-troon**. Meer voor minder. In theorie gaat die omschrijving op voor de SF90 Spider. Ferrari heeft immers het dak van de SF90 geknipt, maar onderaan de streep krijg je er misschien nog meer voor terug. De aandrijflijn is namelijk net zo indrukwekkend als in het dichte origineel. Ook hier dus een machtige **780 pk en 800 Nm sterke 3,8 V8** die dankzij niet één, niet twee, maar drie elektromotoren een wervelkolomversplinterend systeemvermogen van 1.000 pk oplevert. Daarmee dendert de open extremist in 2,5 tellen naar de 100 km/h om pas bij 340 km/h te stoppen met versnellen.



Daar kun je voortaan dus ook al marinerend in de zon van genieten. Voor Nederland niet geheel onbelangrijk: komt het toch met bakken uit de lucht, dan laat de hardtop zich in veertien tellen weer elektrisch sluiten. Bovendien kun je er dankzij het 7,9 kWh accupakket ook nog eens zo'n 25 kilometer elektrisch mee rijden, al zal dat voor niemand in deze prijsklasse een echt aankoopargument zijn.



VOOR DE DOE-HET-ZELVER

LEGO • Wie graag zijn handen vuil maakt aan een projectauto of kitcar maar er simpelweg de tijd of de ruimte niet voor heeft, kan zich vergapen aan twee nieuwe modellen die **Legó** aan zijn **Technic-productlijn** heeft toegevoegd. Als je wat verloren uurtjes wilt invullen, kun je voor zo'n vijftientjes de trotse eigenaar worden van een **Jeep Wrangler Rubicon**. De deurtjes en motorkap van de uit 665 stukjes opgebouwde kanariegele **Wrangler** kunnen net als bij het origineel weer eenvoudig worden verwijderd en de in elkaar geklikte Jeep heeft zelfs vering en een werkende lier. Pak aan, steentjes! Ben je meer van het snellere werk en was je te laat om een van de **75 McLarens Senna GT-R** te bemachtigen? Ook dan biedt Lego Technic uitkomst, al mag je ook met deze kleine Zweedse variant niet de openbare weg op. Perfect voor de jonge autogek.

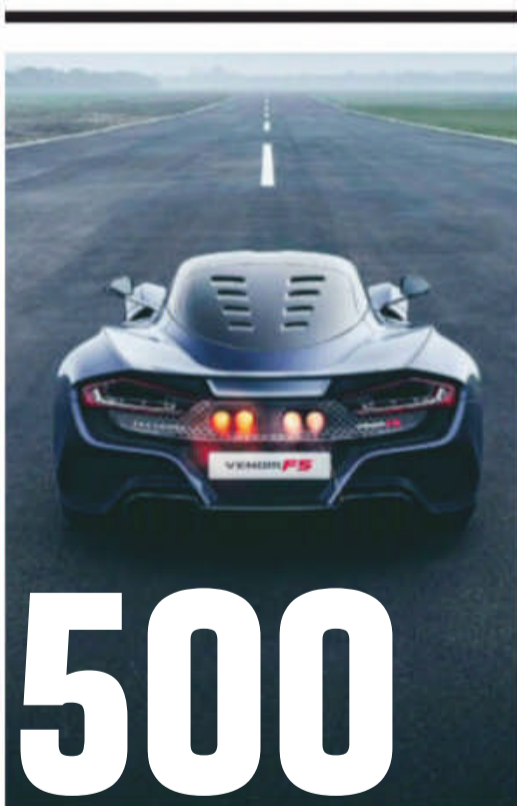
GAZONKILLER

MANSORY • Boterbloemen, madeliefjes, paardenbloemen: berg je maar. Dit is de **BSTN GT XI**, een creatie waar geen grasspriet tegen opgewassen is. Jawel, de BSTN GT XI is een **opgedirkte grasmaaier** die de dubieuze eer heeft de eerste zitmaaier te zijn waar tuner **Mansory** zich tegenaan heeft bemoeid. Een koolstofvezel 'koets' en whitewallbanden, alle Mansory-ingrediënten zijn aanwezig. Wie met Mansory's grasmaaier over zijn gazonnetje rijdt, doet dat al zittend op een met **leer beklede sportstoel**. Wel zo prettig als je in al je enthousiasme de perkranden weer vlijmscherp aan het aansnijden bent. De knotsgekke creatie gaat niet in productie. En dat is misschien wel het slechtste nieuws in heel dit magazine.



HOUT IS DE BASIS

MORGAN • Bij het Britse **Morgan** zijn ze gek op hout. Dat blijkt wel uit het feit dat ze het materiaal daar nog steeds gebruiken voor de basis van hun auto's. Nu heeft Morgan nog een andere functie voor het **essenhout** gevonden: die van smaakmaker voor een speciale gin. Samen met **brouwerij Piston** brengt het merk nu **Morgan X Piston-gin**, die doordrenkt is met de smaak van het hout. Een bijzondere combinatie. Overigens zegt men dat je ook appel proeft, om de scherpe randjes er een beetje af te halen. Voor een flesje (70 cl) betaal je omgerekend ruim € 42.



Zo hard moet de Hennessey Venom F5 gaan in kilometers per uur. De Amerikaan haalt die topsnelheid dankzij een 6,6-liter V8 onder zijn aerodynamische koets. Die motor wekt maar liefst 1.841 pk en 1.617 Nm op. Prijskaartje: € 1,73 miljoen.



POWERTEST

FERRARI ROMA
- BENTLEY
CONTINENTAL GT

De Ferrari Roma moet staan voor GT-beleving. Dat is een breed begrip, waarop ook andere exotische merken inspelen. Met een Bentley Continental GT als sparringpartner verkennen we de grenzen van het begrip Gran Turismo.

GRENZEN VAN HET SCHEMER GEBIED



Tekst Stéphan Vermeulen • Fotografie Fons Klappe





VOOR EEN FERRARI BLIJFT HET MOTORGELUID IN HET INTERIEUR NOG
BESCHEIDEN, MAAR HET IS GENOEG OM JE TE OVERWELDIGEN

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

FERRARI ROMA

V8, benzine, 2 turbo's
3.855 cc
456 kW/612 pk bij 7.500 tpm
761 Nm bij 3.000 tpm
achterwielen
8, automaat dubb. kopp.
4,66/1,97/1,30 m
2,67 m
1.570 kilo
€ 232.525
320 km/h
3,4 s
Michelin Pilot Alpin
v: 245/45R20, a: 285/35R20
11,2 l/100 km
255 g/km

BENTLEY CONTINENTAL GT 4.0 V8

V8, benzine, 2 turbo's
3.996 cc
404 kW/550 pk bij g.o.
770 Nm bij 2.000 tpm
vier wielen
8, automaat, dubb.kopp.
4,85/1,97/1,41 m
2,85 m
2.067 kilo
€ 254.204
318 km/h
4,0 s
Pirelli Sotto Zero
v: 265/40R21, a: 305/35R21
11,8 l/100 km
268 g/km

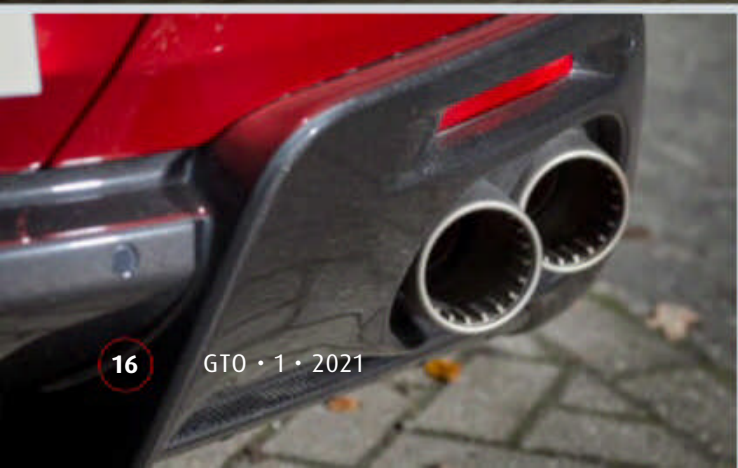
Alle gegevens volgens fabrieksopgave () = optioneel

Z

o lang ik de Roma ken, nu alweer bijna een jaar van de plaatjes en een goed uur als de auto onder mijn kont, komen de GT's van Ferrari uit het verre verleden in gedachten als in een film voorbij. Bij de 365 GTB/4 Daytona blijft het beeld op pauze staan, want van al die voorvaders doet de Roma mij daaraan

het meest denken. Ik heb 'm vooral als Spyder op het netvlies staan, omdat ik als kleine jongen vol bewondering keek naar de avonturen van Sonny Crockett en Riccardo Tubbs, die de misdaad van Miami bestreden in de open versie van de Daytona – of wat daarvoor moest doorgaan. De dichte is mooier en eleganter. Als kind van de jaren 70 is mijn Ferrari-beeld vooral gevormd door Magnum met zijn rode 308 GTS en de latere dienstauto van het Miami Vice-duo, de witte Testarossa. Hoe komt het dan toch dat de

Roma mij zo aan de Daytona doet denken? Het moet vooral het ontwerp zijn met voor een Ferrari veel meer ronde lijnen die hem klassiekere looks geven dan andere moderne versies. De welvingen van de neus helpen mij overigens goed om de Ferrari te plaatsen nu het op het scherp van de snede gaat. Op het eerste de beste uitdagende asfaltlint laat de Roma zien dat hij in elke vezel hetzelfde fanatieke DNA bezit als elk ander product uit Maranello. Een lange neus voor je, da's niet zo vanzelfsprekend voor een Ferrari met een V8. Natuurlijk, we kennen de California nu twaalf jaar en zijn opvolger Portofino M heeft dezelfde configuratie: een achtcilinder in de neus, uiteraard opgehangen achter de vooras, in combinatie met relatief weinig auto achter je. Maar da's een cabriolet en de Roma neigt meer naar een GT. Een GT volgens Ferrari dus: een auto met zelfs twee kleine zittinkjes achter de voorste kuipen. Geen moment ervaar ik de Roma als een 2+2 of als Gran Turismo. Hij groeit zo lekker om je heen, en dat niet alleen figuurlijk vanwege de compacte, maar goed bruikbare maatvoering. Ook de eenwording met de techniek verloopt bijzonder snel, met dank





5



6

1 De Roma groeit om je heen als een sportauto. 2 De manettino bleef gelukkig de manettino. 3 Ook in deze klasse verdwijnt veel in een scherm. 4 Beleving voor de passagier, de magie van een Ferrari is voor iedereen in en om de auto. 5 Veel indelingsmogelijkheden, maar de toerenteller groot dominant is toch favoriet. 6 Kunstwerk onder de motorkap.

aan de directe respons van de besturing en de manier waarop de auto commando's opvolgt. Die 1.570 kilo maken hem naar huidige maatstaven tot een vedergewicht. De heerlijke zit ten opzichte van het stuur doen je in deze als daily driver bedoelde Ferrari al snel naar een circuit verlangen. Maar daar zal ik deze twee dagen niet belanden. De klassieke, protserige grille van de Bentley Continental GT, die met zijn priemende kijkers achter de Roma aanjaagt, vult de binnenspiegel. Nee, een renpiste, dat moeten we niet willen. Doel van deze test: uitvinden waar de Roma als GT en dagelijkse auto staat ten opzichte van de tweedeurs Bentley, die door zijn Porsche Panamera-basis dynamischer overkomt dan zijn voorgangers. Hebben we hier de twee uitersten van het ultra-de-luxe-GT-spectrum te pakken?

Over dat GT-genre kun je een aardig boompje opzetten. De Roma oogt in het echt ranker dan wanneer je hem alleen nog

Die 1.570 kilo maken hem naar huidige maatstaven een vedergewicht

op foto's gezien hebt of in video's voorbij zag draven. Kandidaat nummer één voor een vergelijking was de Aston Martin DB11 V8, de auto waarop de Roma vooral mikt. Denk ook aan de Vantage. Maar het GT-spectrum is breed, zelfs binnen Aston Martin. Komt Ferrari met een model dat meer als auto voor alledag ontwikkeld werd, dan ligt de Porsche 911 Turbo natuurlijk ook voor de hand als opponent. Ook zou de Mercedes-AMG GT een waardig tegenstander zijn, al weet ik nu al dat die schitterende bolide bij lange na niet de scherpte biedt van de Roma. En zo groeit dat boompje al snel uit tot een woud vol mogelijke rivalen. We kwamen echter uit op de Bentley Continental GT, die minder sportauto is dan alle hiervoor genoemde concurrenten. De keuze maken we in de wetenschap dat de nieuwe Continental GT dankzij het Porsche-DNA een ander karakter heeft dan zijn voorganger. Was de vorige tweedeurs Bentley nog vooral een met luxe overladen coupé die vooral zijdezacht hard rechtdoor kon, de nieuwe komt veel gewilliger over. Hij biedt nog altijd veel verwennerij en verfijning, maar schuwt een bochtige weg zeker niet.

BESCHEIDEN ROFFEL

Tussen de Ferrari en de Bentley zit een gewichtsverschil van bijna 500 kilo, in het nadeel van de Brit, die met zijn twee ton bij het aanremmen van een snelle bocht echt wel door-drukt. Dat de Continental GT op winterbanden staat, ervaar je meer dan in de identiek geschoeide Roma. Al die kilo's tarten de natuurwetten en de gripgrenzen van het zachtere winterrubber. Een bocht attaqueren op een tempo dat geen Continental-bestuurder ooit in zijn hoofd zal halen, betekent flink werken. Het stuur is veel groter dan in de Ferrari, het gevoel en de directheid staan mijlenver af van die auto. Het is geen verrassing en met de voorgangers in het achterhoofd, die meer aanvoelden als loodzware comfort-coupés, doet de Bentley dit echt wel goed. Zeker als je eenmaal halverwege de curve het gas vloert. Het is december, zo'n dag waarop je in heel het land geen droog stuk asfalt vindt. De vierwiel-aandrijving helpt de 550 pk sterke V8 met turbo's om zijn vermogen goed kwijt te kunnen en de Continental schiet met een bescheiden roffel vooruit. Als een gentleman met een meegaand karakter, die zich ingetogen maar duidelijk genietend laat gaan. Geen Bentley voelde ooit zo welwillend aan als deze GT en je zou haast denken dat hij het fijn vindt. Vierwielaandrijving helpt de zware Brit in de buurt van de Italiaan te blijven onder deze natte omstandigheden. Op 'droog' heeft de Continental uiteraard geen kans. Voor de sprint van 0 naar 100 km/h heeft de Bentley 0,6 seconden meer nodig. De 4.0 V8 biturbo moet het ook nog eens doen met 62 pk minder. Maar de motor die ook in Porsches, Audi's

Opmerkelijk hoeveel bekijks de Bentley trekt, zelfs met de Ferrari in zijn nabijheid

en zelfs in de Lamborghini Urus aantreedt, troeft de 3.9 V8 biturbo van de Roma wel af op koppel. Met 770 om 761 Nm is dat verschil echter verwaarloosbaar. De 3,9-liter van Ferrari heeft 7.500 toeren nodig om zijn vermogenspiek te bereiken. Turbo's op een Ferrari hebben geen nadelige invloed op de magie van het merk. De vlakke krukas maakt hem blaffend en hijgerig, waarbij de start voor een onverwacht hard uitlaatgeluid zorgt. De korte, felle stoten zijn zo fanatiek, dat je je bijna afvraagt of het niet overdreven is voor een daily driver. Als je buurman zijn Roma dagelijks voor zeven uur 's ochtends met een koude motor door je straat stuurt, kun je je wekker wegknikkeren. Op zich is het geen verkeerde manier van ontwaken. En de motor is nu eenmaal de ziel van elke Ferrari. Anno 2021 verdwijnt dat leven in rap tempo uit bolides, ook in de markt voor auto's vanaf twee ton, maar gelukkig niet bij Ferrari. Wat een machine! Wat ligt hij ver naar achteren en wat is dat rood van het inlaatraject overweldigend mooi. Doordat de motor voorin ligt, kun je het meesterlijke hart goed in volle glorie aanschouwen, zelfs aanraken. Dat laatste is bij een Ferrari met middenmotor een stuk lastiger.

NIEUWE FANS

Nu we bij het showing-off-gedeelte van deze test zijn, is het opmerkelijk hoeveel bekijks de Bentley trekt, zelfs naast de Ferrari. Middelbare scholieren op de fiets stoppen en richten hun mobieltjes net zo fanatiek op de Continental GT als op de Roma. Opnieuw verrast de Bentley in deze vergelijking. Is het de rode lak, die je niet met het merk associeert? De aristocratische clientèle waarmee Bentley vroeger werd geassocieerd is al lang aangevuld of misschien zelfs wel vervangen door miljoenen verdienende voetballers, succesvolle youtubers en andere puissant rijke beroemdheden die hun miljoenen volgers op sociale media lekker maken voor merken als Rolls-Royce en Bentley. En dat heeft duidelijk effect op de jeugdige fan. Welke van de twee je ook voor je dagelijkse ritten kiest, anoniem in het verkeer opgaan is er niet bij. Maar dat een Continental GT naast een Roma zo veel aandacht zou trekken, hadden we niet verwacht. Ondertussen gaat de miezer over in kletterende regen. Dat verdrijft helaas de nevel niet en lichter wordt het er zeker niet op. Dagelijks toeren met een Ferrari in de lage landen noopt je om de stand 'wet' van de manettino in de winterse maanden vaak in te schakelen. Tenzij je een regelmatig kwispelende staart graag met sturingrepen in toom houdt; al kwijt de elektronica zich eigenlijk in elke stand prima van zijn taak en groeit het vertrouwen in de auto snel. Natuurlijk, op zo'n kleddernatte dag voel ik even jaloezie opkomen als ik denk aan de collega die afgelopen zomer de



Roma reed in Piemonte, maar ook daar was het asfalt zo slecht dat het moeilijk was het volle potentieel te benutten. En nu blijkt hoe verfijnd de ingrepen van de elektronische beschermengelen zijn. De natte rijstand laat je heel relaxt met de 612 pk sterke achterwielaandrijver over asfalt met een laag water rijden. Toch maar even een sprintje trekken in de stand Sport. De Roma komt verrassend goed van zijn plek en de tractieregeling doseert de hoeveelheid spin van de achterwielen uitstekend, zonder meteen al het vermogen af te knippen. De nieuwe achttraps automaat met dubbele koppeling belandt door de ten opzichte van de SF90 Stradale verkorte eerste verzetten best snel in drie en dan breekt echt een orkaan van geweld los. De versnelling is gigantisch en de brul fanatiek. Voor een Ferrari blijft het motorgeluid in het interieur nog bescheiden maar het is genoeg om jou en je eventuele passagier te overweldigen. Die passagier kan via de display voor zich snelheid en toerental volgen om zo helemaal ondergedompeld te worden in het bad vol beleving. Het is de magie van een Ferrari waarbij niet alleen de bestuurder in vervoering raakt. Passagiers, omstanders, het doet wat met iedereen die in de auto zit of eromheen staat.

1 In een auto in deze klasse zorgt juist de drukte aan knoppen voor een voornaam gevoel. 2 Schitterend leer. 3 De ruimte en weelderigheid van een Bentley-interieur. 4 Als het grote scherm je te modern is, laat je het plaatsmaken voor klassieke klokjes. 5 Bekend van Porsche, Audi Sport en zelfs Lamborghini, de 4.0 V8 kom je bij Volkswagen overal tegen! 6 Mede dankzij de rijstanden kun je meer dan twee ton aan auto voor het gevoel lichtvoetiger over laten komen.



De vorige tweedeurs Bentley wilde vooral zijdezacht hard rechtdoor, de nieuwe komt veel gewilliger over






De nieuwe Ferrari-interface behelst een instrumentarium dat zich laat bedienen met touchknoppen op het stuur. Er zijn vele weergaves, die met de grote toerenteller dominant in het midden voelt het meest vertrouwd aan. De bediening vergt meer gewenning. Zelfs de startknop is een touch-exemplaar onderop het stuur. Gelukkig bleef de manettino de manettino, een draaiknop dus. Ferrari houdt het interieur doelmatig, waarbij de focus op het rijden blijft. De grote schakelflippers op de stuurkolom zijn ongeacht de positie van het stuur altijd op dezelfde plek. Door de mooie materialen en de hoge middenconsole voelt de Roma tegelijkertijd aan als die lekkere sportauto die zich nauw om je vormt én als een weelderige werkplek.

TOUCH

Overstappen van de cockpit van de Roma naar het typisch Engelse, klassiek getinte interieur van de Continental GT voelt als het binnenlopen van een landhuis. Coupé of niet, het is er ruim. Maar zeker niet kil, de glimmende knoppen en schakelaars en het weldadige leer geven het de geriefelijkheid die Bentleys kenmerkt. Als je je neervlijt op de zetel heb je geen moment het idee dat je in een auto met Duitse genen zit. Dit is op en top Brits. De snelheidsmeter, die tot 360 km/h loopt, oogt klassiek, het grote touchscreen op de middenconsole modern. Het detoneert geenszins, zoals ook de mix van Duits en Engels DNA goed uitpakt voor de Continental GT. De vele knoppen op de middenconsole geven sfeer en zorgen voor een rijk gevoel, een scherm met daarin oneindig veel bedieningsfuncties zou een auto als deze alleen maar kil doen ogen. En wie het grote scherm, waarop je veel settings kunt regelen, een doorn in het oog is, kan via een knop een fraai kantelmechanisme in werking stellen waardoor drie klassieke, echte metertjes op dezelfde plek tevoorschijn komen. Het paneel vormt verder een keurig onderdeel van de rest van de dashboord aankleding, in dit geval zwarte pianolak en hout. In het donker geeft het meer rust, zoals ook het wegblijven van rijgeluiden de inzittenden onttrekt aan de buitenwereld. De nieuwste Continental heeft duidelijk twee kanten, waarbij je aan alles voelt dat het bieden van bakken comfort zijn hoofdmissie is, maar dat hij tegelijk het brute trapwerk niet schuwt. Dat dankt hij mede aan de ondersteltechniek en de PDK-transmissie van de Porsche Panamera. Hard rijden kan, maar je moet het niet willen. Hij wil je op andere manieren behagen.

We startten deze vergelijking om het schemergebied van de top-GT af te bakenen. Met de Bentley Continental GT koop je een Gran Turismo die het comfort van een limo koppelt aan een auto die verrassend dynamisch uit de hoek kan komen. Met de Ferrari Roma koop je een ware Italiaanse volbloed, die heus wat GT-trekken biedt en die zich ondanks 620 pk op de achterwielen prima leent als auto voor alledag. De definitie van een GT is en blijft een schemergebied. Wat we wel zeker weten: dit zijn de twee uitersten van het dure GT-segment, met de Ferrari Roma als de scherpste en de lichtvoetigste en de Bentley Continental GT als de meest comfortabele. ■

A man with short brown hair and glasses, wearing a dark blue blazer over a light-colored button-down shirt and dark jeans, is leaning over the open hood of a dark-colored car. He is looking down at the engine compartment. In the background, a bright blue Bentley Continental GT is parked in a showroom setting. The car's headlights and front grille are visible. The overall scene is brightly lit, suggesting an indoor showroom environment.

Ik wist het niet, maar ook First World problems kunnen je urenlang uit je slaap houden. Lakkleuren, houtfineers, audio-installaties en bekledingsstalen malen dan 's nachts door je hoofd, terwijl je zoekt naar de ideale combinatie die je maar niet lijkt te willen invallen.

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

DROMEN EN DILEMMA'S

PROJECT CONTINENTAL

Deze nieuwe, vierdelige serie volgt de geboorte van een Bentley. We stellen een nieuwe Continental GT V8 samen en volgen die specifieke auto van de configurator tot en met zijn eerste roadtrip. In vier afleveringen verplaatsen we ons in de koper van zo'n auto. Wat zijn de keuzes waarvoor hij of zij komt te staan? En hoe legt Bentley zijn klanten in de watten? Uiteindelijk zullen wij de splinter-nieuwe auto in ontvangst nemen en er zijn *maiden voyage* mee maken. Daarna wordt hij in gebruik genomen als demonstratieauto van de fabriek.

PROJECT
CONTINENTAL

DEEL 1:
DE BESTELLING



Het vak van ons, autojournalisten, is even mooi als eenvoudig: wij rijden in een auto, ervaren hoe dat is en schrijven dat vervolgens op. U, beste lezer, leest over onze indrukken, en als wij ons werk een beetje naar behoren hebben gedaan, bent u vrijwel dezelfde ervaring rijker als wij. *“Vol in vijf raas ik over het rechte stuk richting achterkant van het circuit. In mijn linkerooghoek flitsen de naderingsborden voor bocht 3 voorbij: 250 ... 200 ... 150 ... Ik onderdruk de liftneiging van mijn rechterspiegel en ga bij 100 meter in de ankers. Twee keer aan de linkerflipper trekken en bam-bam, de bak staat in drie. ‘Rem los!’ schiet door mijn hoofd.”*

U ziet, als we de juiste woorden kiezen voor onze beleving, dan voelt u die ook en kunt u meegaan in onze emoties. Maar dat gaat over het rijden met een auto, in dit geval door de ogen van Sandor van Es in een Porsche 911 RSR op het circuit van Vallelunga. Het verhaal dat nu voor u ligt, gaat in op een heel andere beleving, eentje die voor het gros van de autojournalisten uniek is: het bestellen van een peperdure droomauto. Ik heb mij altijd afgevraagd of dat nu anders is dan wanneer je een Citroën, Mazda of BMW voor dagelijks gebruik bestelt. Een toevallig telefoontje van Bentley uit Engeland met de vraag of ik zin zou hebben om een nieuwe Continental GT samen te stellen, op de bestelknop te drukken en dan na maanden van voorpret als eerste plaats te nemen achter het stuur om een mooie roadtrip te maken, komt als geroepen.

PAILLETEN

Als hoofdredacteur van AutoWeek ben ik echt wel gewend om beslissingen te nemen, maar ik zit nu toch voor de tweede avond op rij stil naar hetzelfde computerscherm te staren.

Voor de zoveelste keer ben ik op de website van Bentley begonnen met de configuratie van een Continental GT. Het doel is om de volgende ochtend voorbereid in de showroom te arriveren. De belangrijkste knopen wil ik doorgemaakt hebben, maar ik kom al niet uit de tweede taak die de configurator mij geeft: de kleur kiezen.

De eerste taak was simpel: linksgestuurd of rechtsgestuurd. Daarna kom je in de kleuren terecht. Ik ben verschillende keren in mijn leven in de gelukkige omstandigheid geweest om een nieuwe auto te kunnen bestellen. Een kleur kiezen was dan vrij eenvoudig, want de opties lagen ver uit elkaar: groen, rood, zwart, grijs of wit, bijvoorbeeld. En misschien donkerblauw en lichtblauw, om het iets moeilijker te maken. Maar bij Bentley zijn er alleen al negentien verschillende ‘blues’, naast negen ‘blacks’ en maar liefst dertien ‘silvers’. Om over alle andere kleuren nog maar te zwijgen, maar die hebben mijn interesse niet. Ik heb mijn zinnen gezet op blauw. In zijn algemeenheid vind ik dat een mooie, chique kleur voor een auto, en deze Continental GT komt er echt goed in uit. Het is alleen nog zoeken naar de juiste tint. Misschien neem ik het warme en donkere Moroccan Blue, waarvan de beschrijving leest als een klein gedichtje: *reminiscent of the skies above Marrakech and the waters of Essaouira*. Of is het iets koelere en diepere Sequin Blue mooier? In de uitleg staat dat deze tint is opgenomen in het aanbod nadat een klant had gevraagd om een speciale kleur die paste bij de pailletten van een jurk.

Twijfel verscheurt me. Ik wil een kleur hebben die het mooiste in de lijnen van de auto naar boven haalt, die niet te *posh* is, maar zeker ook niet te gewoontjes. En vooral dat laatste houdt mij ontzettend bezig. Ik heb nu de kans om echt iets bijzonders samen te stellen. Het laatste wat je dan zou willen, is dat iemand er bij het aanschouwen van het eindresultaat over zegt dat het best een bijzondere auto is, ‘maar een beetje jammer van die alledaagse kleur’. En die angst raak ik maar niet kwijt, met al mijn blauwe opties. Maar wat staat het hem goed ... Ik neem een besluit: Sequin Blue. Ik moet door, ik kan toch niet avond aan avond zitten twijfelen over zoiets triviaals als de kleur van een nieuwe Bentley? En het is een prachtige kleur, dus wat doe ik toch moeilijk?

De volgende beslissing die moet vallen, betreft opnieuw een kleur, maar dan die van de bekleding. Hier maakt Bentley écht het verschil met andere merken. Je dient namelijk twee kleuren te kiezen, die vervolgens in een bepaalde verdeling zullen worden gebruikt. *Color split* noemen ze dat, die in diverse vormen bestaat; het varieert van een hoofdkleur met slechts een paar subtiele accenten in een andere tint op dashboard en de vloer, tot een haast fifty-fifty-verdeling, waarbij de zijpanelen van de stoel contrasteren met de vlakke middenstukken. Op mijn scherm staar ik naar de tientallen mogelijkheden en ik probeer van alles, maar het begint me op deze late avond onderhand te duizelen, zeker als er vragen komen over de verschillende *pipings* en stiksels. Ik weet best wat ik mooi vind, maar als ik de auto dan vanuit allerlei hoeken op de configurator bekijk, vind ik de combinatie van



Er zijn tientallen kleuren beschikbaar. De verschillen lijken klein, maar het effect van je keuze is telkens groot.



Het navigatiedisplay is draaibaar en heeft drie aanzichten.



De uiteindelijke combinatie.

interieur en exterieur helaas maar matig. Ik moet er – opnieuw – een nachtje over slapen.

CO-CREATION

Na een doorwaakte nacht, waarin de configurator maar in mijn hoofd bleef doormalen, meld ik me bij Bentley in Leusden. Mandy Kroesbergen zit al op me te wachten. Zij is sales executive en zal mij helpen om de beste auto samen te stellen. Maar dat gaat ze niet alleen doen, want via een videoverbinding leggen we contact met het Bentley-hoofdkantoor in Crewe, waar Brett Boydell klaar zit om mee te kijken. Hij is interieurontwerper en zijn werk bestaat voor de helft uit het ontwerpen van interieurs van toekomstige modellen en voor de andere helft uit het adviseren van klanten over de hele wereld bij het samenstellen van hun auto. Co-creation noemen ze dat. Brett en Mandy zijn de hulplijnen die ik nodig heb.

Brett begint met een gesprekje over wat ik mooi en minder mooi vind en hij laat op het scherm een aantal moodboards zien. “Zeg maar wat je aanspreekt”, moedigt hij mij aan, en ik kies een moodboard uit met een vrij licht auto-interieur erbij. En hij vraagt of ik al een buitenkleur had uitgekozen. “Aha, Sequin Blue, ja erg mooi, het is in Europa zelfs één van de meest gekozen kleuren voor de Continental GT. En daar passen enkele interieurkleuren erg goed bij.” Binnen de kortste keren ligt op tafel een monster van de blauwe lak, omringd met stukjes bekleding, veiligheidsgordel en houtfineer. Het toeval wil dat er een Continental GTC in de showroom staat in dezelfde kleur, en dat praat wel zo makkelijk. Al snel hebben we een mooi, bijpassend setje gemaakt en lijkt de configuratie compleet. Alleen blijft de opmerking van Brett hangen dat uitgerekend Sequin Blue een veelgekozen

kleur is. Het moest niet te gewoon worden, dat was mijn eigen stelregel, toch?

EUFORIE

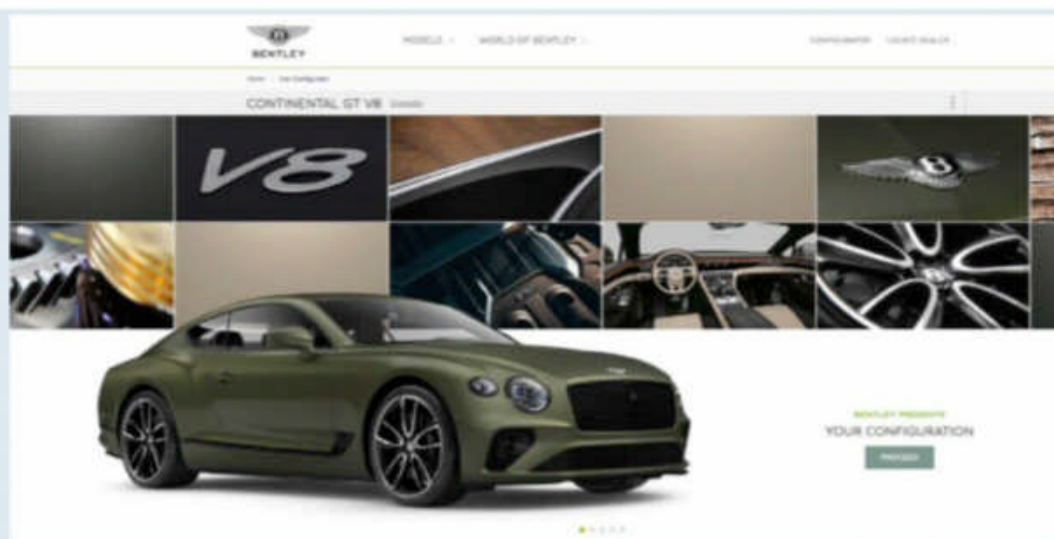
Ineens hoor ik mezelf zeggen: „Nee, toch geen blauwe. Wat als we nou eens een groene lak kiezen?” In plaats van een diepe zucht die zou horen bij ‘maar dan beginnen we weer van voren af aan’, klinkt er zelfs oprecht enthousiasme vanuit Engeland. “Tets apart, dat kan leuk worden.” Ik schrik wel even van mezelf: groen? Nooit van mijn leven heb ik maar een fractie van een seconde overwogen enige auto in het groen te bestellen en ineens heb ik een

visioen van een soort olijfgroene Continental. Mandy trekt de lakkleuren open en legt een paar groene tinten op tafel. Van een volle British Racing Green via een mysterieus, haast zwart Viridian naar de olijfvachtige tint Alpine Green. De omschrijving mag er weer zijn: *reflects the striking hues and shades cast across mountain slopes in the Alps*. Op het scherm staat de auto inmiddels in die kleur en dan komt de ontwerper in Brett los: kijk eens hoe deze kleur toont met de Blackline specificatie, waarbij alle verchromde details zwart worden gemaakt. En probeer die zwarte wielen met die gepolijste kanten eens? Je ziet hoe dat subtiele carbonpakket de auto een sportieve uitstraling geeft! Luttele minuten later kijk ik naar het scherm en krijg ik dat gevoel waarvan je hoopt dat je het zult krijgen als je je droomauto bestelt: euforie. Dit gaat hem worden. In groen, nota bene. Het voelt als een bevrijding. Met Mandy samen heb ik ook de bekledingkeuzes in een mum van tijd gemaakt: beige met diepdonkergroen, uiteraard in een colorsplit waarbij de stoelen voor de helft in de ene kleur worden bekleed en de andere helft in contrast. De verschillende stiksels kan ik bekijken bij de auto's in de showroom en zo lopen we alle mogelijkheden af tot en met de vraag of het stuur ook tweekleurig moet zijn. Wat een legpuzzel van 2.000 stukjes leek te zijn, beperkt zich ineens tot een simpele invuloefening. Als laatste kies ik nog wat technische opties uit. Dat is besluiten nemen zoals ik dat graag doe: wat zijn de mogelijkheden, afwegen wat daarvan de voor- en nadelen zijn en dan snel de beste kiezen.

NIET PRATEN OVER GELD

Er wordt maar weinig over geld gesproken in dit verhaal. We hoeven de auto immers niet zelf te betalen, omdat Bentley de eigenaar wordt. Dat maakt het een stuk gemakkelijker om beslissingen te nemen! Maar ook wie zelf door de configurator struint, ziet dat er nergens bedragen worden genoemd. Uiteindelijk komt er natuurlijk wel een offerte op tafel die moet worden getekend. Dit is de uiteindelijke specificatie van onze auto:

Offerte Bentley Continental GT V8	Prijs
Continental V8 (model 2021)	€ 255.706
Lakkleur Alpine Green	€ 5.639
Tapijt met contrasterende zoom	€ 224
Contrasterend stiksel bekleding	€ 3.273
Opties	
Mulliner Driving specification, inclusief gepolijste velgen	€ 17.860
Glazen panoramadak	€ 3.854
Welkomstverlichting	€ 502
Styling specification (carbon spoilers)	€ 10.999
Blackline (geen chroom)	€ 3.975
City specification (onder meer parkeer-camera, verkeersbordherkenning)	€ 4.913
Touring specification (onder meer adaptieve cruisecontrol)	€ 7.762
Mood lighting	€ 1.851
Walnoot-fineer in combinatie met pianolak	€ 3.727
Verwarmd stuur	€ 1.271
Elektrisch verstelbare stoelen, inclusief massagefunctie	€ 3.848
Extra dikke matten	€ 436
Dynamic Ride (adaptief onderstel)	€ 4.949
Inductielader telefoon	€ 351
Wegdraaibaar display navigatie	€ 5.832
Naim-audio-installatie	€ 8.059
Rijklaarmaakkosten, et cetera	€ 4.317
Totaal	€ 349.348



Via een videoverbinding kijkt interieurontwerper Brett Boydell mee.

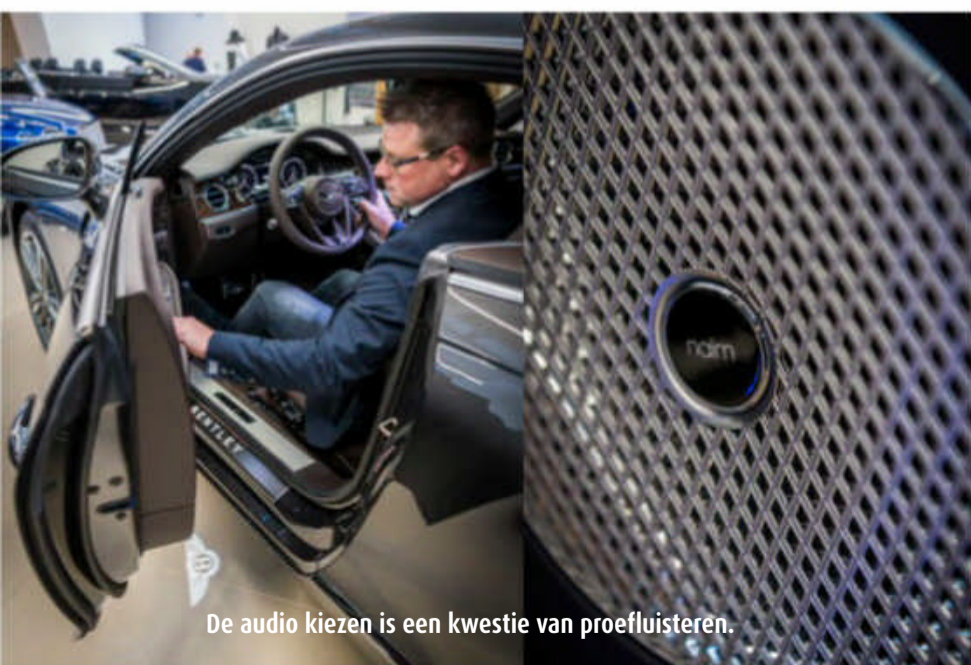
Het eindresultaat.

Een glazen dak, elektronisch gestuurde dempers, adaptieve cruisecontrol – dat soort dingen. *No-brainers*. Het enige wat studie behoeft, is de audio-installatie. Naast de standaardaudio is er een set van Bang &

Olufsen en een van het high-end-merk Naim. Een rondje proefluisteren in de showroom laat de balans doorslaan naar de laatste. We gaan voor perfectie.

VOORPRET

Wanneer je als klant mag blijven lunchen bij Bentley in Leusden, doe je dat natuurlijk niet met karnemelk en roggebrood. Superchef Jaime van Heije uit Ouderkerk aan de Amstel verzorgt een viergangenlunch die je smaakpapillen eens flink door elkaar schudt. Hij zoekt dingen bij elkaar, die op het eerste gezicht misschien onlogisch lijken. Tomaat en passievrucht; chocola en duindoorn. Maar het is net als met die verdraaide groene lak: ineens valt het op zijn plaats en zijn het waanzinnige combinaties. De order is geplaatst en de voorpret kan officieel beginnen. Als de coronapandemie het reizen naar Engeland weer toestaat, is de volgende stap met eigen ogen aanschouwen hoe de Alpine-groene Bentley Continental GT wordt geassembleerd in Crewe voordat hij in Nederland zal worden afgeleverd. **AW**



De audio kiezen is een kwestie van proefluisteren.



Ook bij de bekledingstoffen is er veel te kiezen.

POWERTEST

LAMBORGHINI
HURACÁN EVO
RWD SPYDER



Tekst Marco Gorter • Fotografie Arno Lingerak



Elke Lamborghini die de fabriek verlaat, moet minstens een klein beetje mentaal instabiel zijn. Maar een knaloranje Huracán Spyder met alleen achterwielaandrijving? Dat is zelfs in de gekste stal ter wereld een beestje waar de andere liever met een boog omheen lopen.

GEKKESTIERENZIEKTE

en knaloranje Lamborghini met een open dak en een atmosferische V10 die meer dan 600 pk produceert is al niet bepaald het meest verstandige vervoermiddel dat je je kunt voorstellen. De RWD gaat nog een stapje verder door de aandrijfassen naar de voorwielen achterwege te laten. Dus: 610 pk.

Op de achterwielen. In Nederland. In de herfst. Het klinkt als een samenloop van omstandigheden die slechts kan resulteren in ramspoed. Zeker omdat de RWD ten opzichte van de standaard Evo niet alleen vierwiel-aandrijving verliest; ook de vierwielbesturing, het elektronisch aangestuurde torque vectoring differentieel tussen de achterwielen, het razendsnel rekenende LDVI-systeem en de koolstofvezel remmen schitteren door afwezigheid, hoewel die laatste wel op de optielijst mochten blijven. Het resultaat is de mogelijk mafste Lamborghini die je nieuw kunt kopen. En misschien wel de fijnst rijdende Huracán. Voor de duidelijkheid: met het voorgaande bedoelen we niet dat de RWD beter rijdt dan de 4WD. In meetbaar opzicht is die met al z'n slimme systemen en oneindige vierwieltractie namelijk superieur. Nee, de genialiteit van de RWD schuilt in zijn relatieve eenvoud. Omdat de voorwielen alleen maar sturen en de achterwielen alleen maar aandrijven, voelt de Huracán RWD voorspelbaarder en duidelijker. Je bent veel meer bestuurder in plaats van een coördinator die globaal aanstuurt, waarna regels software het uiteindelijke resultaat opleveren. Gekoppeld aan de Evo-verbeteringen aan het onderstel, waardoor onderstuur alleen nog bij een bovenmatig onbeschofte rijstijl optreedt, voelt de open Lambo meer dan ooit aan als een geloofwaardige sportwagen, die de daad desgewenst bij het zeer luidruchtige woord kan voegen.

Alleen de besturing gooit een snuffe roet in het eten vanwege zijn wispelturige werking. Daardoor bestuur je de Huracán nog altijd meer op ervaring dan op natuurlijke intuïtie. Toch duurt het niet lang voordat die 610 pk op de achterwielen op een gestoorde manier verantwoord lijkt. Het is, hoe bizar het ook klinkt,

een verrassend speelse en tegelijkertijd handelbare auto. In elk geval binnen de context van het bizarre uiterlijk en die alles verpletterende aandrijflijn.

HEMELS KABAAL

Uiteraard verandert er van alles als de schakelaar op het stuur van 'Strada' naar 'Sport' gaat – laat staan naar 'Corsa'. De besturing wordt zwaarder, de bak alerter, de motor luidruchtiger en de tractiecontrole en het ESP losser. Een kleine hoeveelheid wielspin of een beheerst wegschuivende achterzijde zijn dan aan de orde van de herfst. Op een nat wegdek kost het echt niet veel moeite om de 30,5 centimeter brede achterbanden te overrompen. Ook door het gas plotseling te los te laten, is de dikke kont van de Lamborghini bereid om de neus met gepast geweld verder naar binnen te drukken. Dit alles gebeurt echter zelden onverwacht. Dit is het voordeel van een atmosferische motor die niet al bij iets meer dan stationair draaien verrast door honderden newtonmeters koppel los te laten.





4



5



TOCH DUURT HET NIET LANG VOORDAT DIE 610 PK OP DE ACHTERWIELEN OP EEN GESTOORDE MANIER VERANTWOORD LIJKT



6



7

1 Er zijn twee nadelen van de Spyder: je kan er niet in zitten, en je kan die prachtige V10 niet zien. 2 Het slaat natuurlijk nergens op, maar je tienjarige zelf maakt elke keer een vreugdesprongetje. 3 Een klein beetje zon en je ziet niets meer op het scherm, maar wat maakt het uit in een cabrio. 4 Standaard krijgt de RWD stalen remmen en die zijn wel zo prettig in het gebruik. 5 Yep, dat is de katalysator, want waarom zou je de uitlaatgeluiden dempen? 6 Geniaal: het ruitje kan separaat open, zodat de tiencilinder ook met de kap dicht duidelijk te horen is. 7 Een Ego-stand ontbreekt en dat is best jammer.

LAMBORGHINI HURACÁN EVO RWD SPYDER

MOTOR	V10
CILINDERINHOUD	5.204 cc
MAX. VERMOGEN	610 pk bij 8.000 tpm
MAX. KOPPEL	560 Nm bij 6.500 tpm
AFMETINGEN L/B/H	4,52/1,93/1,18 m
WIELBASIS	2,62 m
GEWICHT (LEEG)	1.509 kg
VERSHELLINGEN	7, automaat met dubbele koppeling
AANDRIJVING	achterwielen
BANDEN V/A	245/30R20 / 305/30R20 Pirelli P-Zero
TOPSNELHEID	324 km/h
0-100 KM/H	3,5 s
0-200 KM/H	9,6 s

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



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>

TELEFOONCAMERA'S RICHTEN ZICH ALS DOOR MAGNETEN AANGETROKKEN OP HET MAGISTRALE CONCERT IN AANTOCHT

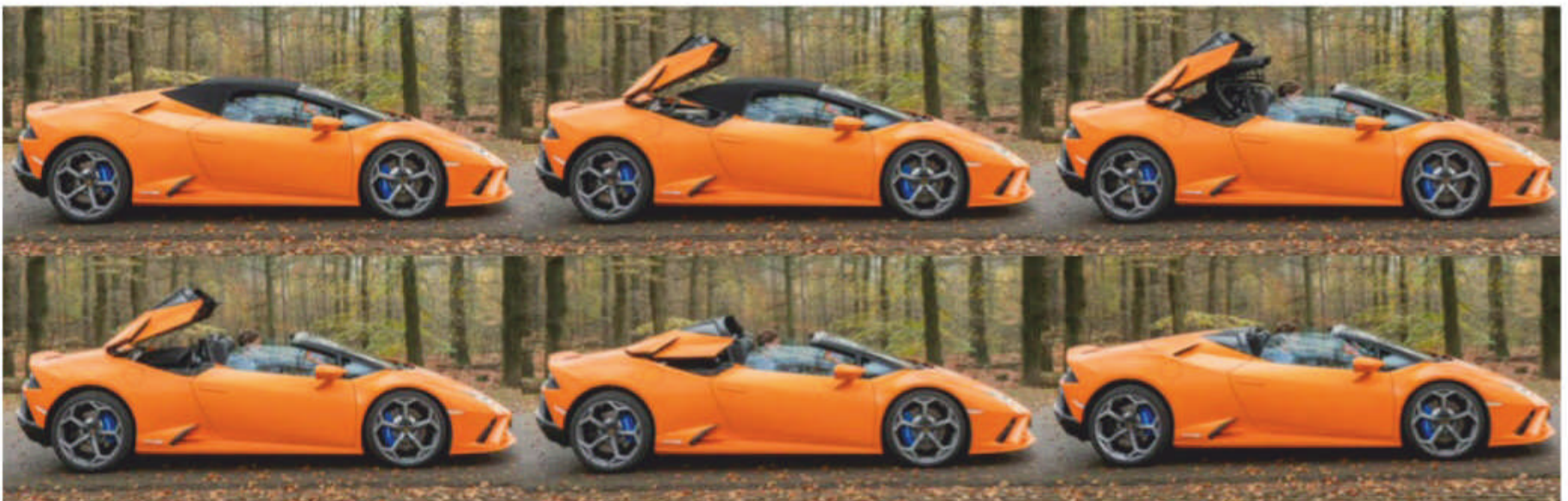
Nee, het echte vermogen schuilt hoger in het toerenbereik. Je vindt het daardoor alleen door te zoeken. En wie zoekt, zal vinden. Als de 5,2-liter grote ode aan de verbrandingsmotor bij 4.000 toeren eenmaal ontwaakt, gaat het daarna in alle opzichten hard. En tegen de tijd dat het koppel bij 6.500 piekt, weet heel de provincie dat je eraan komt. Telefooncamera's richten zich als door magneten aangetrokken op het magistrale concert dat in aantocht is. Bij 8.000 op de klok spuit het bloed uit je oren en net op het moment dat je je tegelijkertijd afvraagt hoe de Italianen in hemelsnaam een typegoedkeuring hebben gerieseld voor deze auto (en dankbaar bent dat het gelukt is), raakt de V10 vlak voor de 9.000 de toerenbegrenzer en schakelt de automaat met dubbele koppeling op voor de volgende ronde. Overigens komt het antwoord op de vraag over typegoedkeuring vanzelf als je even later in 'Strada' de zesde versnelling haalt. Al rijd je 50, de bak schakelt - behalve van 7 naar 6 - niet meer terug naar een lagere versnelling bij een flinke dot gas. Met als gevolg dat de Huracán bij dat tempo amper 1.500 toeren draait en dus niet meer geluid produceert dan de gemiddelde hete hatchback. Het zorgt er bij het invoegen ook weleens voor dat je verrast wordt door een compleet gebrek aan beschikbaar vermogen. Het is een knieval voor de moderne eisen van redelijkheid. Trap door de kickdown-weer-

stand heen, of zet de auto weer in 'Sport', en de gekkigheid is net zo snel weer terug als dat die verdwenen leek. En gekkigheid is het, want richt na eventjes vol gas een blik in de uitlaat, en je kijkt recht in de gloeiende katalysator. Geluidsdemping komt er niet aan te pas. Buiten de onversneden sensatie heeft de natuurlijk ademende tiencilinder het voordeel van een messcherpe gasrepons en een prachtig lineaire vermogensafgifte, die doorhalen beloont. Het is een uitstervend ras, maar voor een sportieve auto heeft het ontbreken van turbo's grote voordelen. Niet alleen door het kabaal dat alle concurrenten doet verbleken.

YOGA

Uiteraard laat de Spyder je er nog meer van genieten dan de coupé. Met het dak open door een tunnel rijden is een belevenis die je niet meer vergeet. Als het dak wegens weersomstandigheden gesloten moet blijven, biedt de Spyder nog altijd enorm veel sensatie via het apart te openen achterruitje. Droog zitten en tegelijkertijd je trommelvliezen geselen. Overigens is de kapconstructie zelf tot 50

km/h te bedienen, al neemt het wel aardig wat tijd in beslag: 17 seconden is anno 2020 bovengemiddeld. Daarbij is 'zitten' misschien niet helemaal de juiste term voor wat je doet in de Huracán Spyder. Je neemt meer een soort yogapose voor gevorderden aan, om grotendeels binnen de fysieke buitenmaten van de auto te verblijven. Zelfs voor gemiddelde Nederlanders kan de stoel niet ver genoeg naar achteren, zeker niet als je de rugleuning niet verticaal waterpas wilt zetten. Dan steekt je kruin vaak nog boven de rand van de ultralage voorruit uit ook. Daardoor bevriest je voorhoofd, terwijl de stoelverwarming in de hoogste stand de rode plekken op je rug brandt. Het gemiddelde is goed, zullen we maar denken. Zo vergeef je de Lamborghini ook het voor dit geld matige infotainmentsysteem, dat bij een beetje zon bijna niet meer is af te lezen, het vrij hoge leeggewicht van dik 1.500 kilo en de vreemde ergonomie in het algemeen. Knipperlichtbediening op het stuurwiel is om goede redenen niet wijdverspreid in de sector. Maar het past goed bij waar het merk voor staat: waanzin op de meest prikkelende manier. De Huracán is wat dat betreft een model in de beste traditie van het merk. En deze Spyder Evo RWD scoort op die meetlat het beste van alle Huracáns. Dat maakt het niet de beste cabrio, niet de beste sportwagen en zelfs niet de beste supercar. Maar naar ons idee wel de beste Lamborghini. **AW**



Openen en sluiten van de kap gaat in 17 seconden, tot 50 km/h.



'DE KAVIAAR STAAT AL KLAAR'

Er zijn inmiddels 57 winters verstreken sinds uw memorabele overwinning in de Rally Monte Carlo. Hoe blikt u erop terug?

“Feit is dat ik de wereld én mezelf destijds heb verrast door de kleine Mini als eerste over de finish te sturen. Je mag niet vergeten dat het toen andere tijden waren. De snelle, actuele verslaggeving die we vandaag in de autosport kennen, bestond gewoonweg niet. Mijn navigator Henry Liddon en ikzelf moesten na de laatste proef nog best lang wachten om te vernemen dat we hadden gewonnen. Toen we daarna meteen op het vliegtuig werden gezet om 's avonds in een Britse tv-show voor 27 miljoen kijkers te verschijnen, wisten we natuurlijk hoe laat het was. De Mini en de Monte stonden op de kaart, en hoe.”

Wat misschien niet veel lezers weten, is dat de Rally Monte Carlo destijds zoveel meer was dan een reeks proeven rond het vorstendom. Hoe ging dat precies in zijn werk?

“Allereerst vertrokken we niet op vrijdag in Monaco, maar al een week eerder vanuit verschillende locaties in Europa. Er waren equipes die vanuit Lissabon startten, andere vanuit Glasgow en sommige vanuit Athene. Wij kregen Minsk in Wit-Rusland toebedeeld, dat in januari natuurlijk helemaal was ondergesneeuwd. Zo'n lange aanloop was niet alleen spannend voor de deelnemers, maar ook voor de journalisten en toeschouwers die in Monaco stonden te wachten tot de teams er na duizenden kilometers zouden aankomen. Nieuws sijpelde traag door, zeker tijdens de marathon die aan de eigenlijke rally voorafging.”

Het moet een schok voor jullie zijn geweest om plots tot Britse celebrity's te worden gebombardeerd.

“Absoluut. Niemand had gedacht dat de Mini het van de grote en krachtigere auto's zou kunnen winnen, maar toch gebeurde het. Het overkwam ons ook een beetje, omdat wij evenmin op de hoogte waren van de tijden die de anderen hadden gereden. Destijds moest er nog iemand van de organisatie per auto naar de finish afzakken, om aan een tafeltje de klasseringen te berekenen aan de hand van de chronometers. Zo primitief was dat allemaal, hoewel de Monte toen al een populaire rally was met best veel persaandacht. Toen we tussen de finish en de prijsuitreiking telefoontjes begonnen te krijgen van gerenommeerde rallyjournalisten, wisten

Op 21 januari 1964 schreef Paddy Hopkirk autosportgeschiedenis door de Rally van Monte Carlo met een Mini op zijn naam te schrijven. 57 jaar later haalt GTO herinneringen op met de inmiddels 87 jaar oude Noord-Ier, naar wie een Mini Cooper S vernoemd is.

Tekst Ken Divjak • Fotografie Mini



De Paddy Hopkirk Edition is op geselecteerde markten beschikbaar als Cooper S en John Cooper Works, maar helaas niet in Nederland.



Paddy aan het werk in het vorstendom Monaco tijdens een showspecial, voorafgaand aan de eigenlijke Monte-Carlo Rally.

we dat we een kans maakten. Toen het verlossende nieuws eindelijk kwam, was er geen houden meer aan. Het was best een overweldigend gevoel voor iemand die vooral in Noord-Ierland bekend was, maar zeker niet internationaal.”

Plotseling had u er zelfs een paar heel bekende fans bij, toch?

“Het telefoontje van de toenmalige Britse premier Alec Douglas-Home was inderdaad een verrassing, maar mijn favoriete aandenken blijft toch het telegram van The Beatles met daarop ‘You’re one of us now, Paddy’, alsof ik plots de vijfde Beatle was geworden. Dat bericht heb ik meteen ingelijst en neem ik nog vaak ter hand als ik aan mijn bureau aan het werk ben. Daarnaast mogen we niet vergeten hoe belangrijk die overwinning was voor mijn landgenoten, met ontelbaar veel felicitaties aan mijn thuisadres. Voor een stukje van het Verenigd Koninkrijk met maar dik een miljoen inwoners was dat best een gebeurtenis, die nog maanden de actualiteit heeft beheerst.”

Laten we even teruggaan naar het begin van de jaren 60, toen de Cooper en Cooper S-varianten van de Mini werden ontwikkeld. Geloofde u toen zelf dat John Cooper van de stadsmus een autosportsucces kon maken?

“Eerlijk gezegd stond de Mini toen nog niet op mijn radar. Mijn autosportcarrière begon midden jaren 50, waarna ik voor de Triumph Motor Company ben gaan rijden, voornamelijk met de TR2. Daarna ben ik overgestapt op de Big Healey, opnieuw een roadster met achterwielaandrijving. Helemaal anders dan de Mini dus, die wel eens spottend ‘auto voor wijkverpleegsters’ werd genoemd. Maar gaandeweg verwierf John Cooper toch faam door de dwarsgeplaatste Type-A motor van de Mini te tunen en de compacte



Paddy heeft nog steeds een exacte replica van de winnende Mini met kenteken 33 EJB op stal staan.



dimensies tot een voordeel om te vormen. Bij die ontwikkeling was ik niet zelf betrokken, maar het eindproduct was zeker top. Vooral op plekken als de Col de Turini waar de pk's niet doorslaggevend waren en zware auto's eerder nadeel ondervonden.”

Kostte het veel moeite om uw rijstijl aan te passen aan de Mini? Of gebruikte u andere trucs om hem zo snel te laten gaan?

“Mijn rijstijl was nooit uitgesproken agressief, wat in feite beter bij voorwielaandrijving paste. Die configuratie is namelijk een stuk vergevingsgezinder dan achterwielaandrijving. Bovendien had ik het geluk om Timo Mäkkinen en Rauno Aaltonen in mijn team te hebben; twee Finnen die veel ervaring hadden op gravel en sneeuw met allerlei automodellen. Vergeet ook niet dat we met zijn tweeën reden. Zonder wijlen Henry Liddon was het allemaal niet mogelijk geweest, aangezien ik overal voluit kon gaan dankzij zijn goede notities. Ons team onder leiding van Stuart Turner was ook top en we hadden op voorhand natuurlijk goed verkend en veel geoefend. Kortom: het was een professionele aanval op de gevestigde orde, die we succesvol hebben afgerond.”

Snel vooruit naar 2021. U wordt dit jaar 88.

Geniet u nog steeds van een ritje in een Mini?

“Ik rijd nog steeds met Mini's, oud én nieuw, maar om nu te zeggen dat ik er nog altijd van geniet? Nee, dat niet meer. De auto's zijn natuurlijk leuk gebleven, maar het verkeer is zo hectisch en gevaarlijk geworden. Daardoor moeten er steeds strengere regels komen die autorijden enorm hebben veranderd ten opzichte van pakweg vijftig jaar geleden. Ik vraag

'IK MOET STIEKEM TOEGEVEN DAT IK EEN PAAR EXEMPLAREN VOOR MIJN VRIENDEN HEB BESTELD'

me soms af of het nog wel echt rijden is, wat we vandaag aan het doen zijn. Mijn prioriteiten liggen op deze leeftijd eerder bij mijn familie en mijn kleinkinderen, ook al denk ik met plezier terug aan de avonturen die ik in Nederland heb beleefd tijdens de Tulpenrally's en in België tijdens de 24 Uur van Spa-Francorchamps."

Over België gesproken, dat is één van de weinige landen buiten Engeland waar de nieuwe Mini 'Paddy Hopkirk Edition' op de markt wordt gebracht.

Hoe is dat idee ontstaan?

"Eigenlijk al bij de eerste generatie van de New Mini, die twintig jaar geleden duizend keer werd verkocht als 'Paddy Hopkirk Edition' in Amerika. Sindsdien komen er altijd eigenaars van heinde en verre aangereden om hun auto te laten signeren als ik in de VS ben. De nieuwe editie heeft mijn handtekening af fabriek en wordt nu geïntroduceerd op een beperkt aantal markten in Europa, compleet met het startnummer 37 en een reeks bijzondere details. In Engeland is de oplage van honderd exemplaren reeds uitverkocht, al moet ik stiekem toegeven dat ik er een paar voor mijn vrienden heb besteld. Ik kijk er enorm naar uit om de mijne in ontvangst te nemen, want zoiets is natuurlijk uniek. Dankbaar dat ik dat nog mag meemaken."

Naast welke andere Mini's komt de 'Paddy Hopkirk Edition' in de garage te staan?

"Spreekt voor zich dat ik een reeks klassieke Mini's heb, met voorop een exacte replica van 33 EJB (de rallywagen waarmee Paddy de Rally Monte Carlo in 1964 won, red.) en de originele Cooper S waarmee ik in 1990 Stirling Moss en Clay Regazzoni te snel af was in de Pirelli Classic Marathon. Dat tweetal leen ik tegenwoordig vaak uit voor evenementen of aan goede doelen, om de underdog-overwinning van de Cooper S in ere te houden. Maar voor dagelijks gebruik blijft de huidige Countryman mijn favoriet. De plug-in hybride welteverstaan, met elektrische ondersteuning. Daar gaat het uiteindelijk toch allemaal naartoe, zeker in het Verenigd Koninkrijk waar alle nieuwe auto's vanaf 2025 verplicht een accupakket moeten hebben en vanaf 2030 zelfs helemaal elektrisch moeten zijn. Ik wacht dus niet te lang om wat kilometers met de Paddy Hopkirk Edition af te leggen."



De grootmeester rijdt op 87-jarige leeftijd nog steeds Mini, ook al noemt hij het zelf niet meer 'echt rijden'.



Paddy Hopkirk en Henry Liddon op weg naar hun historische overwinning in de Rally Monte Carlo van 1964. Door de hevige sneeuwval konden de krachtiger auto's geen vuist maken tegen de pittige Mini.

Gaat u bij deze een blik kaviaar in de kofferbak leggen, zoals u dat destijds met de 33 EJB in Minsk hebt gedaan?

"O, jij kent dat verhaal? Dat was destijds inderdaad de beste manier om probleemloos door de Sovjet-Unie te rijden, of dat hadden ze ons tenminste wijsgemaakt in het hotel bij de start. 'Als je geen problemen wilt bij controles of grensovergangen, dan kun je maar beter wat kaviaar in de koffer leggen', was het advies. Dus hebben we dat maar gedaan. Minder bekend is dat we die kaviaar eigenlijk niet hadden betaald maar geruild, omdat ze ons in Engeland hadden gezegd dat je in Rusland altijd nylonkousen bij je moest hebben. Aangezien ik deze kousen niet draag (lacht), heb ik ze dus maar in het restaurant van het hotel geruild voor een groot blik kaviaar. En dat hebben Henry en ik dan weer samen met Juan-Manuel Fangio en Alec Issigonis opgesnoept op het balkon van ons hotel in Monaco, vlak na de overwinning." **AW**



Voor een handtekening hoeft je Paddy op zijn 87e niet meer lastig te vallen, want die staat er al op.

Het was na afloop lang wachten op de resultaten, maar uiteindelijk mocht het blik kaviaar toch open.



Voor verlegen mensen is de Brabus niet de beste optie: als de enorm verbrede carrosserie niet de aandacht trekt, doet de grote spoiler achterop dat wel.



ROCKET- MAN

Als je wat betreft pk's echt nooit tevreden bent, is de Brabus Rocket 900 een goede optie. Met een nieuwe motor en een gespierde carrosserie verandert de vierdeurs coupé van Mercedes-AMG in een wapen van groot kaliber.

Tekst **Thomas Geiger** • Fotografie **AutoBild** • Vertaling **Albert-Jan Cornelissen**



BRABUS ROCKET 900

MOTOR	V8, biturbo, in lengterichting voorin
CILINDERINHOUW	4.407 cc
MAX. VERMOGEN	662 kW/900 pk bij 6.200 tpm
MAX. KOPPEL	1.050 Nm bij 2.900 tpm
AANTAL VERSNELLINGEN	9, MCT-transmissie
AANDRIJVING	vier wielen
LEEGGEWICHT	2.120 kg
0-100/200/300 KM/H	2,8/9,7/23,9 s
TOPSNELHEID	330 km/h
GEM. VERBRUIK	11,5 l/100 km (1:11,8)
CO₂-EMISSIE	260 g/km
PRIJS	ca. € 500.000*

Alle gegevens volgens fabrieksopgave | * = prijs in Duitsland

EERSTE RIJTEST

BRABUS
ROCKET 900

nee, we zijn niet in Cape Canaveral en ook niet in Bajkonoer, waar de Russen hun raketten lanceren. We rijden door het Duitse Emsland, net over de grens bij Groningen. Dat neemt echter niet weg dat we wel degelijk getuige zijn van de lancering van een raket. Brabus is namelijk begonnen met de countdown voor de nieuwe Rocket. Na een ontwikkelingstijd van meer dan een jaar hebben de veredelaars uit Bottrop (met de term tuner doe je Brabus te kort, het bedrijf is officieel autofabrikant) ons uitgenodigd voor een eerste testrit met een variant van de 4-Door Coupé die het origineel van AMG in alle opzichten overtreft. 'Brabus Rocket' staat er in felrode letters op de achterklep. Het beest is *ready for take-off*. De brede en bijzonder gespierde ogende auto staat te wachten in de pitstraat, die straks verandert in een soort lanceerplatform. Is een rijbewijs echt genoeg voor deze rit? Een racelicentie lijkt ons meer op zijn plaats.

COUNTDOWN

Voor dat soort vragen is het nu echter te laat. De launchcontrol is ingeschakeld, de countdown loopt. Onder de motorkap gromt een achtcilinder die krachtiger is dan alle motoren die AMG ooit in een productiemodel monterde. Brabus heeft de cilinderinhoud van de V8 verhoogd van 4,0 naar 4,5 liter en heeft andere turbo's gemonteerd voor een hogere laaddruk. Ook de software van het motormanagementsysteem is aangepast. Twee nieuwe benzinepompen met een groter volume pompen de brandstof in een hoog tempo naar de motor toe. Het vermogen van de GT 63 S stijgt zo van 639 naar 900 pk, een getal waarnaar Brabus trots verwijst in de typeaanduiding. En waar de originele motor maximaal 900 Nm op de wielen loslaat, is het koppel bij de Rocket verhoogd naar een duizelingwekkende 1.050 Nm. Hoewel de banden voor de maat 295 hebben en achter zelfs 335, moet het rubber flink aan de bak om al het geweld fatsoenlijk over te brengen op het wegdek.

NAVERBRANDERS

Het is dus niet zo vreemd dat de beul uit Bottrop van zijn plek knalt alsof de naverbranders zijn ingeschakeld. De Rocket 900 heeft maar 2,8 seconden nodig om vanuit stilstand naar de 100 km/h te knallen, na 9,7 seconden is de 200-grens al gepasseerd en na 23,9 tellen tikt de naald van de snelheidsmeter de 300 km/h aan. Het is bijna niet te geloven dat de topsnelheid 330 km/h bedraagt, want de Brabus trekt boven de 300 km/h nog als een lier. Aan al dat moois hangt natuurlijk wel een prijskaartje. Naast de imposante techniek beschikt deze auto ook over een oogstrelend interieur met een flinke lading leer en hoogwaardige sierdelen. Zelfs een Bentley heeft in dit opzicht het nakijken. Dat mag echter ook wel voor dit geld: in Duitsland kost deze auto circa € 500.000, oftewel ruim 2,5 keer het bedrag dat bij onze oosterburen wordt gevraagd voor het model dat als basis diende voor deze creatie. Ook bij Brabus moet je dus diep in de buidel tasten als je mee wilt vliegen in een raket ... **M**

De naam dekt de lading: de Rocket 900 is een raket met 900 pk. Het interieur is zo fraai afgewerkt dat zelfs een Bentley er nog een puntje aan kan zuigen.

PIONIERSWERK IN DE ARDENNEN

Het Circuit des Ardennes profileerde zich in 1902 als de eerste Europese autorace op een gesloten omloop. GTO ging er op bedevaart met een Jaguar F-type om de Angelsaksische winnaar van de inaugurele editie te eren.



Tekst Ken Divjak • Fotografie Jeroen Peeters, m.m.v. de vereniging 'Commémoration du Circuit des Ardennes'

Uoor het gros van de toeristen is er maar één reden om naar de zuidelijkste punt van België af te zakken: het Bastogne War Museum dat jaarlijks tienduizenden kijklustigen van heinde en verre lokt. Dat er bijna 120 jaar geleden ook autosportgeschiedenis in de Ardennen werd geschreven, gaat aan de meeste bezoekers voorbij. Niettemin staat er op de rotonde die de N30 in Bastogne met de N84 verbindt een niet te missen sculptuur van een vooroorlogse bolide met daaronder het opschrift 'Circuit des Ardennes', geflankeerd door een monument waarop het jaartal 1902 staat. Tot dat jaar werden autoraces immers altijd gehouden op trajecten tussen grote steden, zoals Parijs en Wenen of Brussel en Spa, wat de veiligheid

van de toeschouwers en de deelnemers niet ten goede kwam. De Belgische autopionier Baron Pierre de Crawhez zag dat het ook anders kon. Hij bedacht een lus die de deelnemers diverse keren zouden afleggen in plaats van van A naar B te rijden. Dat zorgde niet alleen voor een exactere timing, maar ook voor minder neutralisaties en ongevallen in de drukke stadscentra. Het Circuit des Ardennes was geboren, met een start in Bastogne liep het langs Neufchâteau, Habay en Martelange tegen de klok in terug naar het startpunt. Ook toen al kwamen de deelnemers van heinde en verre naar de Ardennen afgezakt om deel te nemen aan deze uitzonderlijke wedstrijd, die uiteindelijk zou leiden tot de bouw van het Circuit de Francorchamps in 1924.



Voor onze bedevaart naar het vergeten stratencircuit kozen we voor een Jaguar. Niet zozeer omdat die een dikke eeuw geleden al deelnam aan de wedstrijd (het merk van Sir William Lyons werd pas in 1922 gesticht onder de naam Swallow Sidecars), maar wel omdat de *leaping cat* een mooi bruggetje vormt naar Charles Jarrott. De Britse coureur stond erom bekend om koste wat het kost te finishen, ook al moest hij daarvoor vaak zijn beste McGyver-skills aanspreken. In de wedstrijd Parijs-Wenen van 1902 gebruikte hij bijvoorbeeld een stuk van een ledikant om zijn beschadigde chassis langs de weg te repareren. Baron de Crawhez zou een vette kluif aan Jarrott hebben, hoewel het doorgaans Franse coureurs en auto's waren die destijds met het goud aan de haal gingen in de autosport.



De Britse coureur Charles Jarrott was in 1902 de eerste winnaar op het Circuit des Ardennes.



Jarrott verscheen met een De Dietrich aan de start van de inaugurele editie van het Circuit des Ardennes in 1902, de Crawhez met een 70 pk sterke Panhard et Levassor. Als organisator had de Belgische baron natuurlijk het voordeel dat hij het circuit op zijn duimpje kende, met meteen een recordtijd over de eerste 100 kilometer tot gevolg: 1 uur, 2 minuten en 25 seconden ofwel 96,2 km/h gemiddeld. Maar toen de Belgische top-equipe een houten spaakwiel aan diggelen reed en crashte, lag Jarrott op kop. Samen met McCormack, zijn monteur die het Panhard et Levassor-agentschap in Londen leidde, won hij na ettelijke rondes de eerste editie van het Circuit des Ardennes. De overwinning kreeg een mooi plekje in zijn memoires, die hij in 1906 bundelde in het boek *Ten Years of Motors and Motor Racing, 1896-1906*.

SCHIETGEBEDJE

Om de start van onze omloop correct te nemen, moeten we terug van de rotonde naar het grote kruispunt in het centrum van Bastogne. Daar waar nu het knalrode New Shanghai Restaurant is, begonnen de deelnemers aan de uithoudingsproef die vanaf 1903 al 512 km besloeg. Op één van de fraaie historische beelden is te zien hoe Baron Pierre de Caters met zijn 120 pk Mercedes uit de Grand Prix-klasse onder de start- en finishboog doorscheurt, getooid met bandenreclames van onder meer het Belgische merk Englebert. Met het verkeer – en vooral de verkeerslichten – van tegenwoordig laten we de uitlaatkleppen van onze *supercharged* V8 nog even dicht, totdat de bebouwing afneemt richting de E25-snelweg. Aan de stadsrand doen we nog snel een schietgebedje in de Eglise Saint-Pierre, waar de pastoor zijn parochianen in 1903 al maande om voorzichtig te zijn tijdens de passage van het Circuit des Ardennes. Want het jaar ervoor, tijdens de openingseditie, waren namelijk heel wat kijklustigen gewond geraakt door de voorbijrazende auto's. Die kregen vaak klapbanden en belandden zo in het publiek, dat in de stadscentra vaak rijen dik stond te kijken naar die monsterlijke machines.

Baron Pierre de Caters won in 1907 de Grand Prix-klasse met zijn 120 pk Mercedes.



Baron de Crawhez koos vooral voor deze regio vanwege zijn lage bevolkingsdichtheid, maar evenzeer vanwege de uitdagende heuvels, prachtige landschappen en kaarsrechte wegen dwars door de Ardennenbossen. Een setting die zich pas na de kruising met de E25-snelweg openbaart, als de Chaussée de Bastogne resoluut naar Neufchâteau begint te slingeren. Hoewel we deze reportage in het hoogseizoen opnemen, is het maar net warm genoeg om het canvasdak 's ochtends al open te klappen. Er komt zelfs een tikje stoelverwarming aan te pas in de nieuwe Performance-stoelen, die overigens heerlijk zitten en de opvallende Tourmaline Brown-buitenkleur prima aanvullen met hun cognac-tint. Sinds de update van 2020 kan de R Dynamic-versie er namelijk ook *understated* uitzien, hoewel Jaguar zijn vernieuwde F-type even graag in het knalgeel verft.

SUR-GENEN

Ook opvallend is dat de V8 met compressor best wat stemvolume heeft verloren. Waar zijn voorganger nog luider bralde dan een bezopen Brit na een voetbalwedstrijd, heeft de nieuwe versie door toevoeging van een partikelfilter een gespleten persoonlijkheid gekregen. Onder de 3.500 toeren hoor je hem bijna niet, terwijl hij daarboven eerder rochelt dan zwaar roffelt, zoals eerder het geval was. Aan pit ontbreekt het de



JAGUAR F-TYPE CONVERTIBLE P575 AWD R

MOTOR	V8 met compressor
CILINDERINHOUD	5.000 cc
MAX. VERMOGEN	423 kW/575 pk bij 6.500 tpm
MAX. KOPPEL	700 Nm bij 3.500 tpm
AFMETINGEN (L/B/H)	4,47/1,88/1,30 m
WIELBASIS	2,62 m
GEWICHT	1.838 kg
VERSNELLINGEN	8, automaat
AANDRIJVIJG	vier wielen
BANDEN	265/35R20 voor, 305/30R20 achter – Pirelli P Zero
TOPSNELHEID	300 km/h
0-100 KM/H	3,7 s
PRIJS	€ 170.865

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

koppelbeul natuurlijk niet, doordat Jaguar de settings van het uitgaande SVR-model heeft toegepast op de sterkste V8-versie. Het betekent dat de R-uitvoering nu 575 pk en 700 Nm koppel van 3.500 tot 5.000 toeren ontwikkelt. Dankzij de nieuwe lanceerhulp resulteert dat in een 0-tot-100-spurt van 3,7 seconden en een top van 300 km/h. De motortuning is niet het enige dat het topmodel van de pre-facelift SVR heeft overgenomen. Ook de verplichte vierwielaandrijving is nieuw, net als de gewijzigde geometrie die de F-type onder vollast stabiel maakt. Een tikkeltje comfortabeler ook, al blijft de tweezitter natuurlijk stevig opgehangen om al die paarden te temmen. Toch is het de besturing die de meeste indruk maakt in de snelle waaierbochten langs eeuwenoude boerderijen en kapelletjes. Het gevoel over de hele uitslag van het elektrisch bekrachtigde stuur is verrassend goed, waardoor je de F-type echt met de polsen kunt dirigeren. In de gesloten versie is de scherpte nog iets groter, maar voor een cabrio blijft de bochtenhonger indrukwekkend. Wie goed uitgeslapen is, kan zelfs een licht driftje uit de AWD-set-up persen.

SCHUNNIGE SNELHEDEN

Bij het verlaten van Neufchâteau richting de N40 zien we onze kans schoon om opnieuw een historische foto na te bootsen. Precies op dit punt werd Hubert Le Blon in 1905 vereeuwigd, aan het stuur van zijn Panhard et Levassor 14, die hij meestal samen met zijn vrouw bestuurde. Het witte huis op de achtergrond staat er nog steeds, net als de korte kerktoren aan de horizon. Wat moet dat destijds een bijzonder gevoel zijn geweest, om met een 120 pk sterke 'sportwagen' zonder enige vorm van bescherming over wegen te razen die normaal alleen door fietsen en paarden werden gebruikt. In 2020 is het contrast tussen onze roadster en het andere verkeer minder groot, maar toch slaagt de F-type er zelfs na zeven jaar productie in om de hoofden te doen draaien. Zou het aan de nieuwe J-vormige koplampen liggen? Of eerder aan



Leblon met zijn 120 pk Panhard et Levassor, komende van Neufchâteau in 1905.

HET CIRCUIT DES ARDENNES LEEFT!

Sinds 2002 wordt het Circuit des Ardennes elke drie jaar geëerd met een herdenkingsrit, georganiseerd door de vereniging 'Commemoration du Circuit des Ardennes'. Die organisatie bestaat uitsluitend uit vrijwilligers die de historie van het circuit en van de oude motorvoertuigen die er hebben geracet in ere willen houden. De zevende editie van het evenement stond gepland voor juli 2020, maar kon door de coronacrisis helaas niet doorgaan. Tijdens de rit van 2017 namen er 426 historische auto's en motoren deel, verspreid over 142 veelal verdwenen merken. De vrienden van het circuit hopen de 2020-editie van 2 tot 4 juli 2021 in te halen, dus reserveer dat weekend zeker in je agenda. Ter voorbereiding kun je alvast even een kijkje nemen op circuit-ardennes.be waar heel wat interessante info te ontdekken is, inclusief de historische beelden die we in dit artikel met toestemming hebben gebruikt.

de optionele 20-inch wielen, die achteraan zo maar even 305 mm breed zijn? Feit is dat de F-type nog niets van zijn jeugdigheid heeft verloren. De snuit ziet er in het echt tien keer beter uit dan de vorige, terwijl het interieur nog altijd up-to-date is. Akkoord, de infotainmentsystemen van JLR zijn niet bepaald *state of the art*, terwijl de stoffen kap ook best wat wind- en rolgeluiden doorlaat op de snelweg. Maar zeg nu zelf: wie maalt er om dergelijke futiliteiten als je op het punt staat om het beste stuk van het Circuit des Ardennes aan te vallen? In tegenstelling tot de andere delen is de passage van Neufchâteau naar Habay veel technischer, met mooie hoogteverschillen en moeilijker wegdek om je bij de pinken te houden. Zoals wel vaker bij auto's zonder adaptieve dempers verteert de F-type de aanslagen beter naarmate de snelheid oploopt. Hoe harder, hoe liever dus – tot op het moment dat je schunnige snelheden begint te klokken met je haren in de wind. 0 tot 200-acceleratiecijfers geeft Jaguar niet vrij voor de R-versie van de Convertible, maar de SVR deed die oefening twee jaar geleden al in 11,8 seconden ...

GOUDROGÉNITAGE

Tussen Habay, dat als keerpunt van de lus fungeert, en Martelange, dat de grens met Luxemburg vormt, passeren we toevallig een oude pletwals die naadloos bij het verhaal van het Circuit des Ardennes aansluit. Omwille van de veiligheid besliste de wedstrijdleiding in 1904 om het circuit – dat tot dan uit onverharde wegen bestond – te laten bedekken met asfalt. Die goudrogénitage, zoals het proces in het Frans heette, werd uitgevoerd door Mottay & Pisart uit Brussel en het kostte destijds 40.000 frank (nu ongeveer € 1.000) om 800 ton teer te laten leggen.





8



1 Vanaf 1904 werden de grindwegen verhard en geteerd om het circuit veiliger te maken. Een firma uit Brussel voerde de werken uit, maar niet voordat het hele traject wekenlang werd geborsteld. 2 Vlak naast de rotonde die de N30 in Bastogne met de N84 verbindt, staat een gedenkteken voor baron Pierre de Crawhez die het Circuit des Ardennes begin 1900 uitstippelde. 3 De achttraps-automaat van ZF verstaat zich prima met de koppelrijke V8, terwijl je zowel met de pook als met de stuurflippers kunt schakelen.

4 + 5 In Dynamic kun je het motor-karakter, de snelheid van schakelen en de weerstand van het stuur individueel bepalen. Het ESP gaat dan in de Sport-stand, maar kan ook geheel uit. 6 Op de krachtigste V8-versie met 575 pk en 700 Nm helpen de voorwielen van mee met de aandrijving.

7 De herziene F-type is er over het algemeen op vooruitgegaan, maar het uitlaatgeluid is door nieuwe normen én een partikelfilter braver geworden.

8 De vernieuwde Jaguar F-type Convertible voelt zich helemaal thuis op de verlaten wegen tussen België en Luxemburg, compleet met 575 pk en het AWD-systeem van de uitgaande SVR.

Bovendien moest de hele lus vantevoren worden geborsteld, want anders zou het goedje niet aan de ondergrond kleven. Mede door dit nieuwe wegdek mocht de 1904-editie een sterk internationaal veld ontvangen, met Fletcher en Terry voor Mercedes, Girling voor Wolseley, Mayhew in een Napier en Lancia met een FIAT. Jenatzy en Hautvast waren de enige Belgen, elk met een inheemse Pipe.

Tot 1908 vond er zo jaarlijks een internationale wedstrijd plaats op het Circuit des Ardennes. Geïnspireerd door buitenlandse initiatieven voelde de Crawhez zich evenwel verplicht om het format te moderniseren. Hij speelde met het idee van een internationale regulariteitsproef die vijf landen zou doorkruisen, om daarna nog eens het oude circuit aan te doen. Alsof de wedstrijd an sich nog niet zwaar genoeg was ... Ondertussen was ook de thermestad Spa aan een charmeoffensief begonnen om de coureurs daar naartoe te lokken en had de Coppa Florio op Sicilië de datum van de 1908-editie ingepikt. Dat laatste bleek de spreekwoordelijke druppel voor het Circuit des Ardennes, dat sowieso moeilijk kon concurreren tegen nieuwe initiatieven, zoals de Franse Grand Prix. Anderzijds zorgde de teloorgang van het Ardennen-circuit voor de start van een nieuw project dat in 1923 in het Circuit de Spa-Francorchamps zou uitmonden. De rest, zoals men pleegt te zeggen, is geschiedenis.

AWD VERSUS RWD

Of Jaguar ook geschiedenis schrijft met de facelift van de F-type, behoeft een genuanceerder antwoord. Om te beginnen is het jammer dat de knetterende V6 door nieuwe emissieregels in Europa niet meer wordt aangeboden (maar bijvoorbeeld wel in de VS). Ter compensatie introduceert JLR een tot 450 pk 'gedowntuned' versie van de V8 Supercharged, die zowel met achter- als met vierwielaandrijving verkrijgbaar is. Ga je voor de eerste uitvoering, dan krijg je een F-type die iets lichtvoetiger en speelser overkomt dan zijn krachtiger AWD-broer – wat eigenlijk prima bij de Convertible past. De achterkant van de versies met achterwielaandrijving is namelijk lang niet meer zo 'los' als die van de pre-faceliftmodellen, waardoor een tweetal wielen volstaat om maximaal 450 pk naar het asfalt te brengen. Althans in de zomer. Voor de 575 pk sterke R-versie is AWD voortaan verplicht, aangezien die er (in theorie welteverstaan) geen moeite mee heeft om de 300 km/h aan te tikken op het lange rechte stuk dat Martelange weer met Bastogne verbindt. Is het pure snelheid waar je op uit bent, dan blijft de Coupé de betere optie. Die stuurt nog iets strakker en is net iets lichter, wat de rijdynamiek altijd ten goede komt. De beslissing om van de facelift meer een hyper-GT dan een supersporter te maken, is dan ook de juiste gebleken. Of dat ook betekent dat je de Convertible ook met 575 pk moet nemen, is andere koek. Met de haren in de wind houd je het gaspedaal nooit zo lang gevloerd als in een veilige cocon, waardoor de P450 zeker zal volstaan. Bovendien kost die € 33.500 minder en is die wel nog met RWD leverbaar, waardoor je in de Ardennen nog eens wat rubber kunt neerleggen, zoals ze dat daar al sinds 1902 doen. **N**

DONDER EN BLIKSEM



Porsche laat weer een GT-model los, de 911 GT3 om precies te zijn. Gelukkig zonder turbo of hybridetechniek, hij heeft als vanouds een atmosferische motor en die kan doorhalen tot 9.000 toeren per minuut. We rijden mee met de man die het ontwikkelingsproces leidde.

Tekst **Guido Naumann** • Fotografie **AutoBild** • Vertaling **Albert-Jan Cornelissen**

Bij het horen van de term 'GT3' gaan de ogen van Porsche-liefhebbers onmiddellijk glimmen. De snelle variant van de 911 met zijn enorme achterspoiler heeft al lange tijd een cultstatus. Dit jaar komt de nieuwste editie op de markt, op basis van de 992-generatie.

Er volgt ook weer een race-uitvoering voor inzet in de Porsche Carrera Cup. Hoewel het dus nog even duurt voordat de supersporter op de markt komt, mag ik vandaag al met hem kennismaken, helaas nog wel vanaf de bijrijdersstoel. Achter het stuur zit Andreas Preuninger, de ingenieur die leiding geeft aan de ontwikkeling van de GT-modellen. Voordat ik instap, loop ik nog eens een rondje om het licht gecamoufleerde prototype met kenteken BB-PV 5016. Daarbij wordt onmiddellijk duidelijk dat de GT3 als vanouds lekker wild oogt, op een manier die maar net je smaak moet zijn. Er is in elk geval niet veel veranderd aan het vertrouwde recept. Akkoord, de enorme achterspoiler ziet er net even anders uit, maar de uitlaten hebben wederom een plek in het midden van de achterbumper gekregen. Ook de enorm brede spatborden die ruimte bieden aan XXL-wielen en -remmen kennen we reeds. Dit is bepaald niet alleen maar uiterlijk vertoon, want als de GT-tovenaars uit Weissach een auto onderhanden nemen, dan wordt er vooral voor gezorgd dat de dynamiek van het hoogst denkbare niveau is. Preuninger loopt zijn kantoor uit en steekt enthousiast van wal. "De camouflage vind ik echt mooi. Ik vind het leuk om te zien hoe een auto onherkenbaar wordt gemaakt. Af en toe zetten we ook onze concurrenten op het verkeerde been." Hij zegt erg tevreden te zijn over het eindresultaat. "De GT3 is weer helemaal zoals hij moet zijn. Een echte alleskunner. Het is tegelijk een relaxte GT en een knalharde racer."

TERUG NAAR DE ROOTS

Maar nu is het tijd om dat zelf te gaan ervaren. Ik laat me in de koolstofvezel kuipstoel glijden en zit voor mijn gevoel maar vijf centimeter boven het asfalt. Dan volgt direct de eerste verrassing: op de tunnelconsole prijkt geen mini-joystick zoals bij de gewone 911, maar een traditionele versnellingspook met leren pookzak. Terug naar de roots, dus. Ik zeg tegen Preuninger dat ik het mooi vind om te zien dat de klassieke handbak op zo'n mooie wijze wordt geëerd, maar zijn antwoord is verrassend. "Nee, dit is de PDK!" Een fraai staaltje design, wat mij betreft.

Terwijl we over een bochtig traject rijden, kunnen we een paar technische kenmerken van de nieuwe GT3 aan Preuninger ontlokken. De focus lag bij de ontwikkeling vooral op de vooras en het gewicht. Alles werd in het werk gesteld om ervoor te zorgen dat de nieuwkomer ondanks extra features niet zwaarder zou worden dan zijn voorganger. We praten hier over een gewicht van circa 1.500 kilo. Ter vergelijking: een 650 pk sterke Turbo S is 150 kilo zwaarder. Ten behoeve van nog meer grip op de vooras, koos Porsche voor de toepassing van dubbele draagarmen. Ook vonden bredere banden hun weg naar de GT3 (uit de 255-reeks) en tegen meerprijs zijn hardcore Michelin Cup 2 R semislicks verkrijgbaar. De veer- en demperafstelling is nog extremer. De nieuw vormgegeven voorzijde, die luchtweerstand nog verder verlaagt, en de standaard voorklep van koolstofvezel met luchtuitlaten

Schreeuwlelijk: de klank van de nieuwe GT3 is en blijft prachtig, ook nu de motor aan de nieuwste emissienormen voldoet. De circa 510 pk sterke krachtbron is afkomstig uit de Speedster, de aerodynamica is bijna van het niveau van de GT3 RS.



1 Andreas Preuninger achter het stuur van de nieuwe GT3. Bij tests rijdt het ontwikkelingshoofd dat verantwoordelijk is voor de GT-modellen vaak zelf. 2 Lekker traditioneel: een ouderwetse versnellingspook met een leren pookzak. Je kunt overigens ook kiezen voor een PDK-transmissie. 3 Een echte GT: hoewel de nieuwe GT3 nog meer autosportgenen heeft dan voorheen, is er nog best wat comfort overgebleven. Het verstelbare onderstel is werkelijk subliem. 4 De achterspoiler is nog voorzien van wat camouflage-materiaal, maar de uit de autosport bekende 'zwanenhals' blijft behouden. 5 De vooras werd nog bijteriger, met bredere banden en dubbele draagarmen.

garanderen nog meer neerwaartse druk. De achterspoiler met de zwanenhals-vormige ophanging heeft nog meer een autosport-uitstraling dan de spoiler van zijn voorganger. "Om het gewicht laag te houden, hebben we lichte polycarbonaat ruiten gemonteerd, die tot op heden waren voorbehouden aan de RS", vertelt Preuninger. Dan hebben we het over de achterraut en de achterste zijruiten.

KIPPENVEL

Terwijl hij tekst en uitleg geeft over zijn nieuwste creatie, draait de man die leiding geeft aan de ontwikkeling van de GT-modellen aan een knop op het stuur. In de digitale displays links en rechts naast de toerenteller verdwijnen het navigatiesysteem en aanverwante zaken en het display schakelt over naar de 'Track'-stand. De atmosferische vierlitermotor zingt nu nog twee octaven hoger, wat een geluid! Preuninger zet de PDK-bak in de handmatige stand en dan volgt een waar spektakel. Hij haalt in elke versnelling door naar 9.000 toeren per minuut. Echt kippenviel, daar kan geen turbomotor tegenop. De 510 pk sterke krachtbron trekt als een lier. De sprint van 0 naar 100 km/h vergt 3,3 seconden en de 200 km/h-grens is na zo'n tien seconden bereikt. Preuninger lacht en remt af voor de volgende bocht. De remmen bijten gretig en insturen wil de GT3 ook wel. Vroeger was af en toe nog wel wat onderstuur waar te nemen, maar dat is volgens de ingenieur verleden tijd. Inmiddels begint het toch wel een beetje te kriebelen. "Zou ik een klein stukje mogen rijden ...?" Preuninger kijkt me glimlachend aan. "In maart zeker. Dan vertel ik je graag meer over de sportieve ingrediënten van deze auto." We zijn er echter nu al van overtuigd dat deze versie in alles beter is dan zijn voorganger. Dat merk je zelfs vanaf de bijrijdersstoel. **N**





'Hoewel dit model nog meer features heeft dan voorheen, wilden we voorkomen dat hij zwaarder werd'

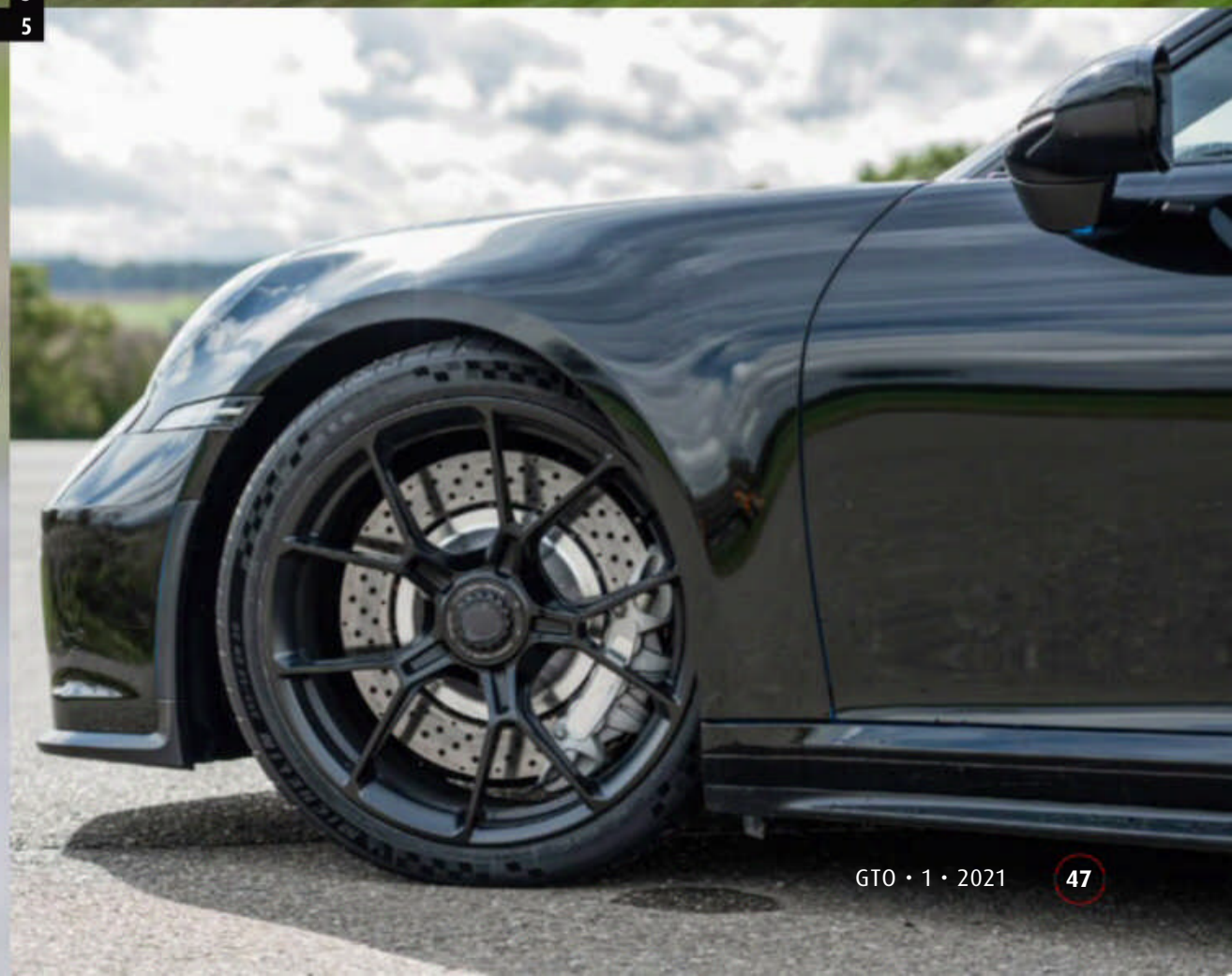
Andreas Preuninger, ontwikkelingshoofd GT-modellen

PORSCHE 911 GT3

MOTOR	6-cil. boxer motor, achterin in lengterichting
CILINDERINHOUD	3.996 cc
MAX. VERMOGEN	ca. 375 kW/510 pk bij 8.400 tpm
MAX. KOPPEL	ca. 470 Nm bij 6.200 tpm
AANTAL VERSNELLINGEN*	7, transmissie met dubbele koppeling
AANDRIJVING	achterwielen
AFMETINGEN L/B/H	g.o.
LEEGGEWICHT	ca. 1.500 kg
0-100 KM/H	ca. 3,3 s
TOPSNELHEID	ca. 320 km/h
GEM. VERBRUIK	g.o.
CO2-EMISSIE	g.o.
PRIJS	nog niet bekend

Alle gegevens volgens fabrieksopgave | * = ook leverbaar met handgeschakelde zesversnellingsbak

3
4 5





TO THE BATMOBILE!

Wie nog een Ferrari F12 over heeft en zich 5.000 werkuren bij Touring Superleggera kan veroorloven, kan met de Aero3 een van de opvallendste creaties van de laatste jaren in huis halen.

Tekst **Ken Divjak** • Fotografie **Touring Superleggera**



De inspiratie voor de Aero3 komt uit 1939, meer bepaald van de Alfa Romeo 8C 2900B LM Coupé Berlinetta Aerodinamica die aan de 24 Uren van Le Mans deelnam.

De Muziekkapel van Koningin Elisabeth is een begrip in klassieke muziekmilieus. Gelegen aan de zuidrand van Brussel bereiden er zich jaarlijks twaalf laureaten in afzondering voor op het gelijknamige concours voor piano, cello of viool. Touring Superleggera is op zijn beurt een begrip in het klassieke autowereldje. Gesticht in 1926 en herrezen in 2008 kan de Italiaanse koetswerkbouwer bogen op een cv om u tegen te zeggen, aangevuld met een reeks nieuwe creaties

die sinds 2013 als few-offs op de markt worden gebracht. De Aero3 is daarvan het jongste voorbeeld, in navolging van de Disco Volante en geïnspireerd op de Alfa Romeo 8C 2900B LM Coupé Berlinetta Aerodinamica uit 1939. Waarom Touring Superleggera voor België heeft gekozen om zijn nieuwste creatie in de schijnwerpers te zetten? Enerzijds omdat de Ginion Groep, Belgisch importeur van onder andere McLaren en Rolls-Royce, net distributeur is geworden voor de Italiaanse coachbuilder, en anderzijds omdat de hoofdontwerper zelf ook een tricolore paspoort heeft. Vandaag woont en werkt Louis de Fabribeckers natuurlijk in Milaan, waar Touring nieuwe auto's bouwt en oude restaureert. Maar dat kon hem er niet van weerhouden zijn jongste telg in zijn thuisstad te komen voorstellen, vlak na de grote onthulling op het Salon Privé Concours d'Élégance in Engeland. Dat het tweede van vijftien geplande exemplaren naar een Belg gaat, heeft er ongetwijfeld mee te maken.

WINDTUNNELPIONIER

'Weight is the enemy and air-resistance the obstacle' staat er op de openingsslide van de presentatie van De Fabribeckers te lezen. Met dat motto kwam Carlo Felice Bianchi Anderloni, zoon van een van de Touring-oprichters, al tijdens het interbellum op de proppen. De Superleggera-toevoeging completeerde de merknaam een paar jaar later, toen de Carrozzeria zijn vederlichte bouwwijze op de Alfa Romeo 8C van 1937 introduceerde. De Milanese firma was



bovendien een van de eerste koetswerkbouwers met een windtunnel, die tot op vandaag centraal staat in de ontwikkeling van nieuwe modellen. De Disco Volante, die oorspronkelijk in 1952 het levenslicht zag en in 2013 als coupé en later ook als Spyder werd heruitgevonden, is daar van een schoolvoorbeeld, de Aero3 een gewaagde opvolger. Het cijfer 19 op de deuren verwijst naar het startnummer van de Alfa 2900B, die in 1939 aan de 24 Uur van Le Mans deelnam.

De Fabribeckers maakt er geen geheim van dat de Aero3 een nieuwe richting aangeeft voor Touring Superleggera. Eentje die de klassiek gelijnde creaties zoals de Sciàdipersia aanvult en op termijn een eigen modellijn moet worden. “De Disco Volantes vormen weliswaar een apart verhaal, met de Aero-modellen zetten we het achterliggende gedachtegoed resoluut voort,” klinkt het. Uit de presentatie blijkt dan ook duidelijk dat de Aero3 vooral een moderne interpretatie van klassieke Alfa Superleggera’s wil zijn, hoewel er onder het carbon koetswerk een Ferrari-basis zit. Bij de Disco Volante kwam het chassis nog van Alfa Romeo zelf, te weten van de 8C Competizione. Maar zelfs toen was het een publiek geheim dat er voor elke ‘Volante’ een 8C moest worden opgeofferd.

FERRARI-BASIS

Waarom Touring deze keer niet voor een Alfa-basis heeft gekozen, hoewel het scudetto vooraan duidelijk naar de stad-

genoot van de coachbuilder verwijst? Heel eenvoudig: Alfa heeft geen grote GT meer in de aanbieding en zal die ook niet snel meer hebben, terwijl de 8C-motor onder tussen te oud is om nog aan een redelijke Euro-norm te voldoen. De atmosferische V12 met Euro 5-certificatie van de Ferrari F12 Berlinetta kan er nog even tegen, compleet met zijn 740 paarden en 690 Nm die een 0 tot 100-sprint van 3,1 seconden en een top van 340 km/u ontsluiten. Wie een 812 Superfast doneert, maakt daar zelfs 800 pk en 718 Nm van, de krachtigste atmosferische V12 benzinemotor aller tijden.

Toch wil De Fabribeckers het liever niet te veel over techniek hebben, want daar heeft Touring Superleggera zich nooit echt om bekommerd. Wel om dramatische contouren die voorbijgangers letterlijk over elkaar doen struikelen. Bij de Aero3 zorgt met name de achterpartij daarvoor, met zijn centrale haaienvin die ongegeneerd naar de 2900 Le Mans Coupé knipoogt. Het pièce de résistance mag dan wel geen bijzonder aerocapaciteiten hebben (op wat extra rechthoekige stabiliteit naar F1-voorbeeld na), het geeft de Aero3 wel een bijzonder voorkomen dat in een Batman-film niet zou misstaan. Op chassisnummer 1/15 komt de achterraut daardoor te vervallen, maar dat is zeker geen must, verzekert de ontwerper. “We zijn aan het experimenteren met verschillende configuraties, afhankelijk van wat de klant wil. Zo zijn twee gescheiden achterrauten ook een optie, of een achterpartij die helemaal geen haaienvin heeft.”

In de exclusieve brochure staat zelfs een computertekening van een racevariant die nog een stuk verder gaat dan het opgedirkte introductiemodel. Denk aan zwarte kieuwen op de minuscule achtervenstertjes en dito wielen met prominente remklauwen, aangevuld met luchtuitlaten achter de voorwielen in dezelfde contrasterende kleur. En nu we toch naar



De Fabribeckers liep stage bij BMW en I.DE.A, een ontwerp bureau dat in de jaren 90 vaak voor de Fiat-groep werkte, alvorens bij Touring Superleggera aan de slag te gaan.



het profiel van de Aero3 aan het kijken zijn: de ingevallen deurpanelen ogen zo bijzonder omdat ze de voorvleugels langer doen lijken en de beweging van de zijvensters niet belemmeren. In principe vormen dus enkel de zogenoemde hard-points van de onderliggende Ferrari een beperking, maar zelfs dat klopt niet helemaal aangezien de A-stijlen van de Aero3 vlakker zijn en verder naar achter gepositioneerd staan.

5000 MANUREN

Het spreekt voor zich dat de onderliggende F12 helemaal gestript en opnieuw bekleed wordt met unieke carbonpanelen, die het gewicht ook nog eens met 146 kilo reduceren tot 1.645 kg. Mocht er toch een klant vragen om het geheel in ouderwets aluminium te vervaardigen, dan zegt Touring ook daar geen nee tegen. In dat geval zou je wel extra voorzichtig moeten omspringen met de Aero3, omdat een haaienvin in dat materiaal snel zijn vorm verliest. Bovendien zou een akkefietje tot een peperdure reparatie met de hand leiden, terwijl de carbonpanelen gewoon met een druk op de knop gereproduceerd kunnen worden. De haast perfecte sluitnaden waar Touring Superleggera een patent op heeft, krijg je er gratis en voor niets bij. Bij wijze van spreken, welteverstaan. De Fabribeckers verzekert ons tussendoor dat de tweede Aero3 er helemaal anders gaat uitzien. Hoe de Belgische klant zijn exemplaar precies geconfigureerd heeft, wil hij nog even niet kwijt. Maar zeker is dat het een klassieker verschijning gaat worden, in een tint die het lijnenspel nog beter accentueert. De oranje accenten in de voorgrille, die samen met de dagrijlichten en de gekleefde neusbadge wat uit de toon vallen, zouden daarbij verdwijnen, net als de opzichtige stickers op de deuren. Vanbinnen heeft de eerste eigenaar de buitenkleur laten doortrekken in het voetencompartiment van de cabine, om de bijrijder ook netjes te omsluiten. De brandblusser en de helmen maken het race-sfeertje helemaal af. Of alle Aero3's een speciaal vak op het achterdek krijgen voor het making-of-fotoboek, staat nog ter discussie. Nummer één heeft die extra alvast wel, om de totstandkoming van het inaugurele exemplaar in de verf te zetten. Het spreekt voor zich dat elke eigenaar het beeldverhaal van zijn wagen ontvangt, maar voor sommigen gaat een bibliotheek in de koffer ongetwijfeld iets te ver. Anderzijds



maakt de kostprijs van een Aero3 dat het merendeel van de vijftien exemplaren in privécollecties gaat verdwijnen om waarschijnlijk nooit meer het daglicht te zien. Niet alle extra's hoeven dus per se nuttig of functioneel te zijn, als ze maar naar de smaak van de koper zijn. Hoeveel die precies voor een Aero3 betaalt, is trouwens een angstvallig bewaard geheim. Als je weet dat het hele verhaal begint met een Ferrari van pakweg € 200.000, dan weet je dat de rekening 5.000 manuren later famous kan oplopen.

VOGELPERSPECTIEF

Het leukste inzicht heeft De Fabribeckers evenwel voor het laatst bewaard. Sterker nog, het is een weetje dat we eigenlijk nog nooit tijdens een designpresentatie hebben gehoord. Het gaat als volgt: "De belangrijkste hoek van een wagen is het bovenaanzicht. Als de lijnen daar goed zitten, dan weet je dat de rest ook gaat kloppen." En dat doen ze op de Aero3, die bijzonder krachtig en toch sensueel uit de hoek komt. In vogelperspectief ontdek je ook details die je vanop ooghoogte niet ziet, zoals de zes kieuwen in de motorkap om de V12 te laten ademen en tankdoppen aan weerszijden op de C-stijlen. „Eentje om praktisch te tanken”, verklaart Louis. “De andere om de accu van bovenaf aan de druppellader te hangen.” Niets zo wanordelijk als een mancave vol accukabels, terwijl de prikkel om ermee te gaan rijden zo toch nog een beetje intact blijft. Laat ons hopen dat er tenminste één eigenaar dapper genoeg is om de wereld af en toe van deze unieke creatie te laten genieten, wie weet zelfs op het circuit, zoals de 8C van weleer. **NV**

Volgens hoofd-ontwerper Louis de Fabribeckers moeten we de Touring Superleggera Aero3 zien als een vervolg op het succesverhaal van de Disco Volante en diens Spyder-variant.



ALLE TOURING SUPERLEGGERA'S SINDS DE HEROPSTANDING IN 2008



MASERATI A8GCs BERLINETTA (2008)
Prototype voor een tweezitter met Maserati GranSport-genen dat Touring Superleggera nieuw leven inblies.



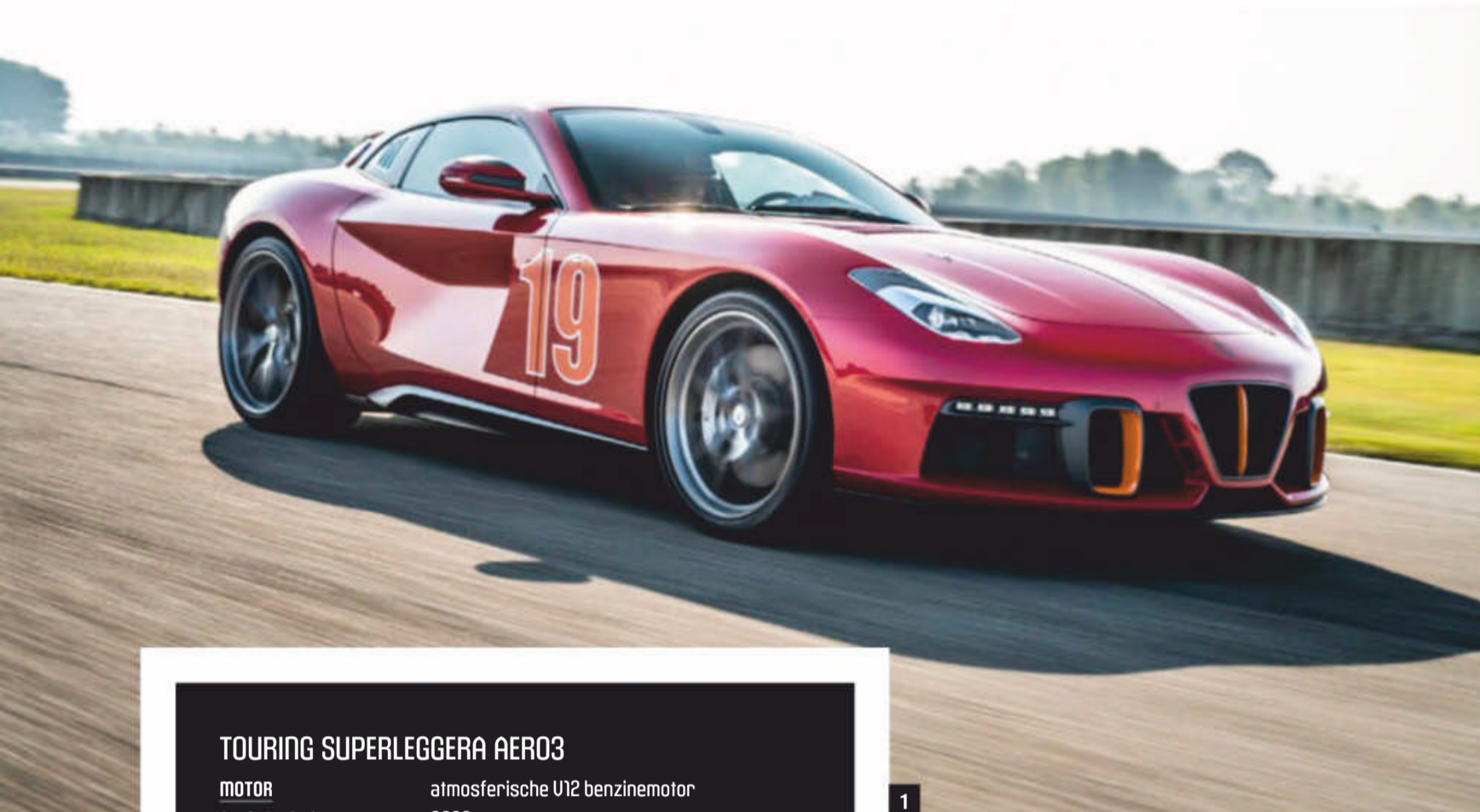
MASERATI BELLAGIO FASTBACK (2008)
Een stationwagon op basis van de Maserati Quattroporte, die drie keer gebouwd werd met 1,80 meter aan laadruimte.



BENTLEY CONTINENTAL FLYING STAR (2010)
Met de Continental GTC Flying Star blies Touring Superleggera de Shooting Brake-vormgeving twintig keer nieuw leven in.



GUMPERT TORNANTE (2011)
De Tornante by Touring moest de Duitse supercarbouwer Gumpert in 2011 een nieuwe richting geven, maar helaas.



TOURING SUPERLEGGERA AERO3

MOTOR	atmosferische V12 benzinemotor
CILINDERINHOUD	6262 cc
MAX. VERMOGEN	740 pk bij 8.250 tpm
MAX. KOPPEL	690 Nm
AFMETINGEN LXBXH	4,80 x 1,97 x 1,27 m
WIELBASIS	2,72 m
GEWICHT	1.645 kg
VERSNELINGEN	7, dubbele koppelingsautomaat
AANDRIJVING	achterwielen
BANDEN	255/35 ZR20 voor, 315/35 ZR20 – Pirelli P Zero
TOPSNELHEID	340 km/h (geschat)
0-100 KM/H	3,1 s
PRIJS	als je het moet vragen . . .

1



2

1 Met 740 pk voor 1.645 kg is de Aero3 haast voorbestemd voor het circuit, ware het niet dat het prijskaartje zo exorbitant is dat niemand het nog aandurft.
 2 Klassieke, sfeervolle cockpit.
 3 Aan weerszijden van de haaienvin klappen er kofferspoilers op die tot 30 graden omhoog kunnen komen, hoewel de markeringen tot 45 graden reiken.
 4 5.000 manuren zitten er in het ombouwproces dat van een Ferrari F12 Berlinetta een nog veel exclusievere Touring Superleggera Aero3 maakt.
 5 Carbon heeft de plaats ingenomen van aluminium bij Touring Superleggera, omdat het even licht is maar vele malen sterker en bovendien gemakkelijker te produceren.



3



4



5



ALFA ROMEO DISCO VOLANTE (SPYDER) (2013/2016)
 De 'vliegende schotel' zette Touring weer helemaal op de kaart als bouwer van exclusieve creaties, ook als Spyder.



MINI SUPERLEGGERA VISION (2014)
 Deze ontwerpstudie voor een Mini Roadster herintroduceerde de haaienvin bij Touring en ging bijna in deze vorm in productie.



TOURING BERLINETTA LUSO (2015)
 Touring nam de Ferrari F12 al eens vijf keer eerder onder handen, specifiek met deze Berlinetta Lusso uit 2015.



ARTEGA SCALO SUPERELLETRA (2017)
 De elektrische Artega Scalo zou vijftig keer gebouwd worden maar bleef uiteindelijk op welgeteld één prototype steken.



TOURING SCIÀDIPERSIA COUPÉ & CABRIOLET (2018/2019)
 In 1958 nog exclusief voor de Sjah van Perzië, vandaag vijftien keer als coupé of cabriolet beschikbaar met Maserati-basis.



Scandinaviërs zijn meestal behoorlijk beschaafd en ingetogen, maar soms borrelt er wat Vikingbloed naar boven. Zoals bij de mannen van Cyan Racing, het bedrijf achter het voormalige WTCC-team van Volvo: ze bouwden een ogenschijnlijk knotsgekke restomod-versie van de P1800, met 420 pk en 990 kilo en zonder elektronische hulp-systemen. Zelfs ABS ontbreekt. Stap in en rijd mee met deze stoere, eigenzinnige Zweed.

VIKING

OPMERKELIJK

VOLVO P1800
CYAN



Tekst Sandor van Es • Fotografie Maurice Volmeyer

BLOED





KAMPIOENENMAKER

Cyan Racing is in verschillende gedaanten al sinds 1996 actief in de racerij en pakte met Volvo vele titels in de gerenommeerde Zweedse en Scandinavische toerwagenkampioenschappen. In de beginjaren gebeurde dat onder de naam Flash Engineering, later als Polestar. Onder die noemer werd het geleerde op de circuits vertaald naar straatauto's. In 2010 werd de Volvo C30 Polestar Concept geïntroduceerd, de opmaat naar de latere, 'officieel' getunede S60 en V60. In 2016 en 2017 maakte Polestar Cyan Racing met de Volvo S60 TC1 de overstap naar de World Touring Car Championship, met de wereldtitel van Thed Björk als kroon op het tweede seizoen. Nadat Volvo met het label Polestar de focus verlegde naar elektrische auto's ging Cyan in 2018 verder met Lynk & Co, de autofabrikant die eveneens onder de vleugels van het Chinese Geely valt. Het succes werd er niet minder om: in 2020 werd Yann Ehrlacher wereldkampioen met zijn Lynk & Co 03 TCR, gespoten in hetzelfde cyaanblauw dat kort geleden nog synoniem stond voor Polestar.

oe rauw en racy de tweeliter turbomotor ook klinkt en hoe lekker hij ook aan het gas hangt, ik begin langzaam aan mezelf te twijfelen. Is dit werkelijk 420 pk? Dat is net zoveel als een Porsche Cayman GT4, maar dan met 400 kilo minder wagentgewicht. Dat zou je moeten voelen, toch? Dan herinner ik me de boodschap van Hans Bååth, Cyans algemeen directeur en de man die me eerder vandaag de sleutel van de

P1800 overhandigde. In plaats van me tot voorzichtigheid te manen, drukte hij me op het hart om vooral het potentieel boven de 5.000 tpm goed te verkennen. "We wilden het gevoel van een atmosferische motor benaderen, dus er zit veel kracht bovenin." Zo'n aansporing is normaliter niet tegen dovemansoren gezegd, ware het niet dat het rond het vriespunt is en de randen van het vochtige wegdek glinsteren van de ijskristallen. Allesbehalve ideale omstandigheden om een pakweg een half miljoen kostende machine te testen die gespeend is van ABS, traction-control en ESP. Dus nee, in die bovenste toerenregionen ben ik nog niet geweest. Ik heb weinig zin om te eindigen aan de voet van de dijk waarop we nu rijden. We besluiten eerst een aantal statische fotozaken af te vinken voordat we verder gaan met de actie. Als na een uurtje het gras weer groen is in plaats van wit en het asfalt meer grip begint te bieden, durf ik het gaspedaal wél naar beneden te duwen. Vanaf zo'n 3.000 tpm begint de turbo vervaarlijk te sissen en te blazen en neemt de trekkracht exponentieel toe. Tweeduizend omwentelingen later neemt het gekrijs van de vierpitter dusdanige vormen aan, dat je de neiging krijgt om alsnog over te schakelen, zeker omdat de achterbanden tamelijk onverwacht even doormalen. "Niet doen", fluistert de stem van Bååth in mijn achterhoofd. En inderdaad, het feest is nog niet over. De BorgWarner-turbocompressor raakt nu echt op stoom. In plaats van af te zwakken, zoals gebruikelijk bij geblazen krachtbronnen, accelereert de P1800 volkomen lineair door, tot bij 7.700 tpm de begrenzer wordt bereikt. Wauw. De enige andere turbomotor die op deze manier prikkelt om toeren te maken, stamt van Ferrari, maar die heeft dubbel zoveel cilinders en slagvolume. Voor een viercilinder is het karakter van het Cyan-blok uniek.

SERIEUS

De Volvo P1800 verwierf wereldfaam met zijn optreden in de televisieserie The Saint. Het vervoermiddel van misdadbestrijder Simon Templar, gespeeld door wijlen Roger Moore, moest zich behelpen met een schamele 100 pk. Het aaibare van weleer heeft Cyans hedendaagse interpretatie van het model nog steeds, maar tegelijkertijd lijkt de kleine coupé rechtstreeks uit de sportschool te komen. Vergis je echter niet in de uitgeklopte wielkasten, het 18-inch lichtmetaal en de schreeuwend blauwe lak: dit is allerm minst een hersenspinsel van een krankzinnige tuner. Het is een uiterst serieus project van een uiterst serieuze firma. Cyan Racing was



voorheen bekend als Polestar, totdat Volvo besloot om die naam over te nemen en te koppelen aan elektrische auto's. De organisatie maakt al sinds 1996 furore op de nationale en internationale circuits (zie kader) en weet dus bepaald wel waar Thor de mosterd haalt.

Om de liefde voor Volvo te vieren, hebben de tuners van Cyan al hun kennis en kunde aangewend om een restomod-versie van de P1800 maken, zoals Singer dat – zeer succesvol – doet met de Porsche 964. Dat betekent dat ze niet klakkeloos een portie anabolen hebben geïnjecteerd, maar dat de auto van de grond af nieuw is ontwikkeld. Alleen de ruitenwissers, de vergrendeling van de motorkap en de handremgreep zijn nog origineel. “We wilden laten zien hoe een sportieve variant van de P1800 eruit zou zien als wij in die tijd hadden bestaan”, aldus Hans Bååth. Hij is een Scandinaviër zoals we die in de intro beschreven: een keurige, nette kerel die ook zomaar voor de Belastingdienst had kunnen werken. Tot hij begint te vertellen over zijn ‘kind’, want dan begint het Vikingvuur in zijn ogen te branden. De jaren 60 vertalen naar 2021, dat betekent dat je een carrosserie volledig uit koolstofvezel bouwt. Daarmee is de auto 150 kilogram lichter dan zijn donor, ondanks de toevoeging van een rolkooi in het interieur. Het chassis is eveneens ingrijpend door de mannen van Cyan aangepakt. Daar waar mogelijk hebben ze het versterkt met driehoekige structuren (“De torsiestijfheid was vroeger dramatisch.”) en bovendien zijn beide assen naar voren verplaatst om een ideale gewichtsverdeling (47 procent voor, 53 procent achter) te kunnen realiseren. De wielbasis bleef gelijk, maar wel nam de spoorbreedte vijftig millimeter toe. De raceophanging met dubbele wishbones rondom is volledig instelbaar en kan de berijder zijn Cyan naar eigen smaak configureren.

PLEZIER VOOROP

Goedkoop is deze handgebouwde restomod niet. Een beetje afhankelijk van de specifieke wensen moet je rond de € 500.000 naar Zweden overmaken. Exclusief donorauto. “Maar dat mag gerust een verrot exemplaar zijn. Graag zelfs, want we gebruiken er weinig van”, glimlacht Bååth. Het businessmodel is gebaseerd op een productie van maximaal tien auto's per jaar en daar zijn ongetwijfeld liefhebbers voor te vinden. Of mensen die hem als potentiële investering zien; tweedehands Singers zijn tegenwoordig immers dik acht ton waard. Al is dat wel een risicovolle parallel, want een Volvo P1800 heeft nog niet eenzelfde status als een klassieke Porsche 911. Dat neemt niet weg dat er in deze opstartfase al twee orders binnen zijn, waarvoor de productie inmiddels in volle gang is.

Vooralsnog is de auto waarin ik rijd het enige voltooide exemplaar. Het betreft de meest sportieve specificatie, Cyan kan naar wens een minder extreme versie bouwen, met kleinere wielen plus remmen, geciviliseerdere motor- en onderstelsettings en een klassiekere uitstraling. Omdat dit echter de officiële testwagen is, heeft het bedrijf hiervoor alles uit de kast getrokken. Bååth: “Hij is serieus snel. Tegelijkertijd gaat het niet om rondetijden, maar om maximaal plezier, om het ongefilterde gevoel tussen jou en de banden. Daarom hebben we bijvoorbeeld het oorspronkelijke Michelin Cup-rubber vervangen door Pirelli P Zero's, die minder snappy zijn.”

Onze P1800 heeft al het nodige voor de kiezen gekregen, inclusief een uitgebreide, recente mediatoer door Engeland. Dat er hier en daar wat kraakt en rammelt en dat de afwerking binnenin niet feilloos is, zij hem dus vergeven. Bååth en zijn kompaan zijn op de terugweg naar de thuisbasis in Göteborg. Dat we als vooralsnog enige Nederlandse magazine de Cyan voor een half dagje kunnen kapen, is al bijzonder genoeg.

VOLVO P1800 CYAN

MOTOR

CILINDERINHOUD

MAX. VERMOGEN

MAX. KOPPEL

AFMETINGEN (L/B/H)

WIELBASIS

GEWICHT

VERSNELLINGEN

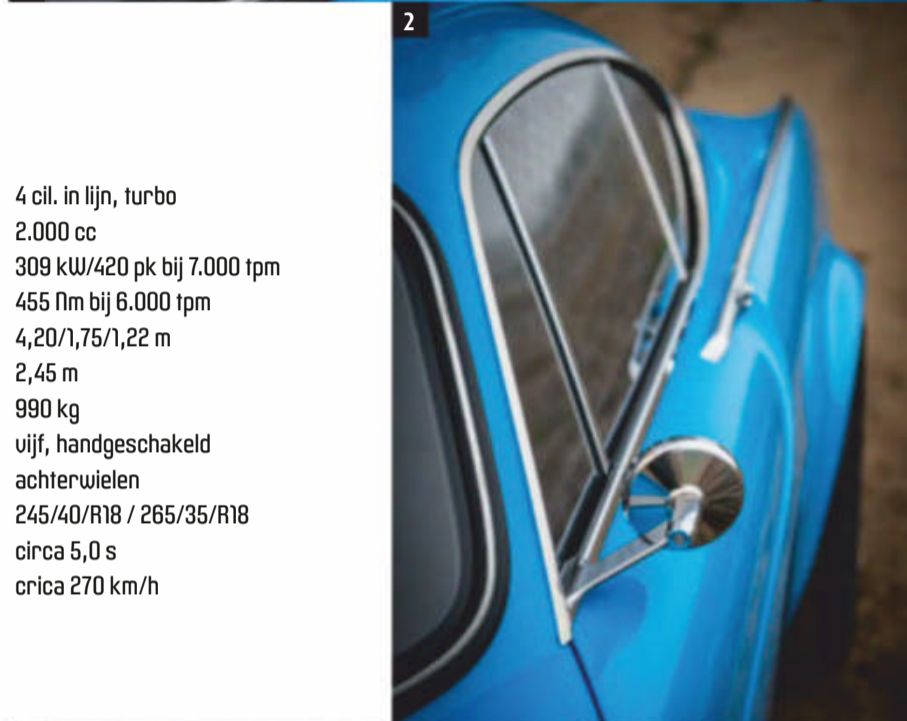
AANDRIJVING

BANDEN U/A

0-100 KM/H

TOPSNELHEID

4 cil. in lijn, turbo
2.000 cc
309 kW/420 pk bij 7.000 tpm
455 Nm bij 6.000 tpm
4,20/1,75/1,22 m
2,45 m
990 kg
vijf, handgeschakeld
achterwielen
245/40/R18 / 265/35/R18
circa 5,0 s
circa 270 km/h





ALLEEN DE
RUITENWISSERS,
DE VERGREDELING VAN
DE MOTORKAP EN DE
HANDREMGREEP ZIJN
NOG ORIGINEEL

5




6



1 Eén van de weinige onderdelen die origineel zijn: de ruitenwissers. 2 Nog genoeg chromen details om van te genieten. 3 De tweeliter viercilinder stamt rechtstreeks af van Volvo's voormalige WTCC-racer. De turbo zit onder de uitlaatspruitstukken verborgen. 4 Eenmaal op temperatuur hebben de Pirelli P Zero's beduidend meer grip dan gereproduceerde klassiekersloffen. 5 Het silhouet van de Cyan lijkt in grote lijnen eender aan dat van de Volvo P1800, maar toch is geen carrosseriedeel hetzelfde. 6 Ook het dashboard is volledig custom made.

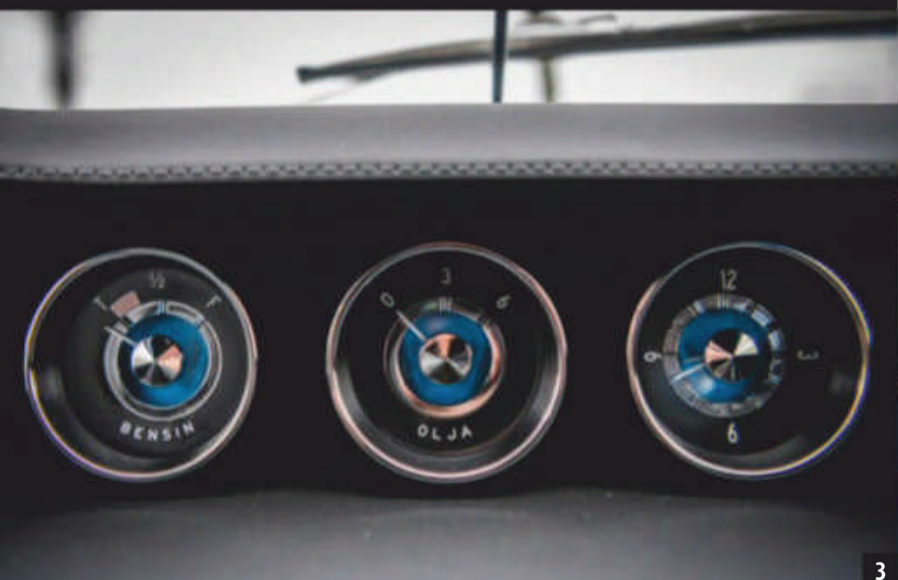




VANAF ZO'N 3.000
TOEREN BEGINT DE TURBO
VERVAARLIJK TE SISSEN
EN TE BLAZEN



1 De charme van de jaren 60, gecombineerd met techniek van nu, zorgt voor een zeer bijzondere rijbeleving. 2 De remschijven (362 millimeter voor en 330 millimeter achter) en vierzuigerklauwen bieden de lichtgewicht ruim voldoende remkracht. 3 Benzine en olie op z'n Zweeds. 4 Hans Bååth moedigt aan om de motor flink door te trekken.



Zittend in de deels met leer beklede kuipstoelen en ingesnoerd in een vierpunts-gordel kijk je uit over een simpel, maar stijlvol dashboard. De stoel is alleen in lengte verstelbaar. Niettemin is de plaatsing ten opzichte van stuur en pedalen perfect, met dank aan de racegenen. De aanwezigheid van airconditioning – als je de knop kunt vinden – betekent niet dat je gevrijwaard bent van ontberingen. Zelfs met de blower vol aan houden we de voorruit slechts met moeite ontwasemd en bij een fikse bui hebben de kleine ruitenwissers de grootste moeite om het water af te voeren. Het is de charme die bij een klassieker hoort, zullen we maar zeggen, net als de analoge rijbeleving. De onbekrachtigde remmen, de koppeling en de 'dogleg'-Holinger-handbak (dus met de één linksachter) vergen enige spierkracht. Evengoed zijn ze met veel precisie te bedienen en voelt alles lekker solide aan. Heerlijk, die ouderwetse betrokkenheid bij het mechaniek. Aan de andere kant ligt er een hypermoderne motor voor je neus, een blok dat afstamt van de S60 TC1 waarmee Volvo enkele jaren geleden furore maakte in de World Touring Car Championship en dat in geëvolueerde vorm in de actuele raceversie van de Lynk & Co 03 is gelepeld. Het zorgt voor prestaties die Simon Templar zelfs in zijn stoutste dromen niet kon bevroeden.

STRAK EN LICHTVOETIG

De grip en balans overstijgen die van het origineel eveneens met vele lichtjaren. De omstandigheden zijn inmiddels wat beter. Naarmate de banden meer temperatuur krijgen, krimpt de auto als het ware om je heen en kun je de P1800 lichtvoetig van hoek naar hoek dirigeren. De besturing is zeer direct en uitzonderlijk lineair, waardoor je de neus met uiterste precisie kunt plaatsen. Het onderstel is niet extreem hard, maar dat hoeft ook niet met een wagentgewicht van slechts 990 kg. Niettemin is het stevig genoeg om precies te voelen wat er onder je kont gebeurt. Als in een bocht de buitenste wielen druk opbouwen, dan voel je perfect hoe de banden hun werk doen en hoe de grip verandert. Een teken dat de geometrie van de wielophanging helemaal in harmonie is met de vering en demping. Niettemin blijft het uitkijken. Door het progressieve turbokarakter wil de kont helemaal aan het eind van een bocht, daar waar je het eigenlijk niet meer verwacht, nog wel eens een stapje opzij zetten. Gelukkig is dat mede dankzij het mechanische Torsen-sperddifferentieel prima te controleren. En hoe mooi de reminstallatie ook is te doseren, een plas of een modderige plek op het asfalt kan je richting de limiet zomaar verrassen en voor een blokkerend wiel zorgen. Des te groter is de voldoening als we na een uitdagende rit over de Waaldijk en het achterliggende polderlandschap de sleutel weer inleveren. De Cyan P1800 levert alle pure prikkels en uitdagingen die bij het rijden in een klassieker horen, maar dan met de techniek van vandaag: vele malen keer strakker, uitgebalanceerder en sneller. Het eerste dat Hans Bååth vraagt: "En, heb je nog een beetje kunnen doorhalen?" Dat heb ik. En het was geweldig! **AW**

EERSTE RIJTEST

MASERATI
GHIBLI
TROFEO

Om in te lijsten



Het is 2021 en Maserati lepelde recent nog eventjes een V8-blok met Ferrari-DNA in de acht jaar oude Ghibli. De Trofeo levert 580 pk op de achterwielen en is daarmee van een uitstervende soort.

Tekst Stéphan Vermeulen • Fotografie Maserati

De BMW X5 die met zijn enorme nieren de binnenspiegel drammerig opvult mag er langs. Ik kruip in het gaatje op de rechterstrook tussen een vrachtauto en een personenauto, vlak voordat ik de Leidse Rijntunnel bij Utrecht inrijd. Maar eenmaal in de tunnel kruipt het bloed waar het niet gaan kan. In een oldschool krachtpatser als deze moet het raampje open, het gaspedaal naar de bodem en de toerenteller richting het rode gebied. De V8 met twee turbo's reageert dankzij de vlotte automaat heel snel en de versnelling is waanzinnig. De toerenteller zwiëpt naar meer dan 7000 omwentelingen, vloeiend maar razendsnel kiest de achttraps ZF-bak het volgende verzet, de voorwaartse drang zou



kunnen leiden tot een top van 326 km/h, maar het is goed zo. Voor het eerst na 250 afgelegde kilometers weet het geluid uit de vier stortkokers echt te overtuigen dankzij de weerkaatsing van de klanken tegen de wanden en het plafond van de tunnel. De dadendrang van de voor een turbomotor bijzonder hoogtoerige machine was me al meteen duidelijk. Het geluid maakte tot dusverre nog niet zo veel indruk, maar dat komt door recente kilometers met dezelfde krachtbron in de Ferrari Roma en al wat oudere ervaringen met de atmosferische V8 van de Maserati Gran Turismo. In de dikste Ghibli levert de motor 580 pk. Dat maakt de Trofeo een Italiaans alternatief voor bolides als de BMW M5 en de Mercedes-AMG E63, die overigens 600 pk of meer leveren en hun krachten over vier wielen verdelen. In de Trofeo stuurt de volbloed krachtbron alleen de achterwielen aan.

RODE PEPEERS

De Ghibli Trofeo is nieuw en een broertje van de identiek gelabelde Levante en Quattroporte, die over dezelfde motor beschikken. De rode accenten in de voorschermen lijken verdacht veel op rode pepers en ook de rode pijl dwars door de Maserati-drietand op de C-stijl is een verwijzing naar het extra potentieel. Een oppepper voor de Ghibli die het Maserati-gamma al sinds 2013 naar beneden afrondt. Nooit eerder was de sedan er met een achtcilinder. Maar er zijn meer updates aan de auto die zijn negende levensjaar ingaat. Bijvoorbeeld de nieuwe achterlichten, en vanbinnen is het vooral de interface die staat voor vooruitgang. Het grote scherm met touchscreenfunctie biedt overzicht, snelheid en bedieningsgemak, meer dan we ooit hebben ervaren in een Maserati. Apple CarPlay dat draadloos werkt maakt



de Maserati ook op dat gebied up-to-date en dat tilt het leven aan boord naar een hoger plan. Hoe minder aandacht de bediening vereist, hoe meer je kunt genieten van het fraai gestikte leer op het dashboard of het hoogwaardig alcantara op de binnenkant van de A-stijlen. Bijvoorbeeld op het moment dat je de rijhulpsystemen hun werk laat doen en even tot rust wilt komen.

HEFTIG STUURWERK

De Ghibli Trofeo is al met al zeer geschikt voor relaxt cruisen, maar kan je ook vrij eenvoudig in de verleiding brengen het overdadige potentieel maximaal te benutten. Neem die enorme schakelflippers, in Ferrari- of zo je wilt Alfa Romeo-stijl. Ze zitten aan de stuurkolom, dus ook bij heftig sturen



Van de drie Trofeo-modellen heeft alleen de Levante vierwielaandrijving, wel hebben ze hetzelfde 3.8 V8 turboblok. Altijd met 580 pk.



1



2

**IN DE STAND CORSA
STAAT HET VANGNET
BUITENSPEL EN MOET JE
HET HELEMAAL ZELF
OPKNAPPEN**

MASERATI GIBLI TROFEO

AFMETINGEN (LXBXH)	4,97 x 1,95 x 1,46 meter
AANDRIJFLIJN	benzine
MOTOR	V8, 2 turbo's
CILINDERINHOUD	3.799 cc
MAX. VERMOGEN	426 kW/580 pk bij 6.750 tpm
MAX. SYSTEEMKOPPEL	730 Nm bij 2.250-5.250 tpm
TOPSNELHEID	326 km/h
0-100 KM/H	4,3 s
VERBRUIK GEM.	12,6 l/100 km (1:7,9)
CO₂-UITSTOOT	285 g/km
VANAFPRIJS	€ 194.500

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

weet je waar je moet zoeken. Zelf flipperen komt niet snel in je op doordat de achttraps automaat precies doet wat je verlangt, maar tot heftig stuurwerk komt het wel gauw. Het is tijdens de twee dagen dat we de Trofeo besturen alleen maar nat en koud en enthousiast op het gas trappen leidt al snel tot een uitbrekende kont. Zeker met het rijprogramma in de stand Sport.

Het fantastisch afgerichte ESP staat een behoorlijke zwieper toe en voordat het ingrijpt ben je al zelf de opzij schuivende achterkant instinctief aan het opvangen. In de stand Corsa staat het vangnet buitenspel en moet je het helemaal zelf opknappen. De auto voelt speels aan voor een opgefokte E-segmenter, al wordt hij door de Pirelli Sotto Zero's bij temperaturen net boven nul op een nat wegdek wat onvoorspelbaar. Het is vooral een bandenkwestie (winterrubber), want gezien de mooie balans van de auto, mede te danken aan het ver naar achteren geplaatste blok, moet de Ghibli Trofeo bij zomerse temperaturen op normaal rubber als een echte supersedan aanvoelen. Reken in die omstandigheden op veel verfijning en scherpste. Dan treedt wielspin bij vol gas tussen de 100 en 140 km/h in principe nooit op. Overigens komt de Ghibli ondanks zijn hoge gewicht niet heel zwaar-

lijvig of lomp over. Er is slechts wat lichte rol rond de lengte-as. Hij combineert indrukwekkende prestatiecijfers met stilte vanbinnen en comfortabele rijeigenschappen zoals je dat van een model in het E-segment mag verwachten.

2.000 KILO

In de rijstand Comfort kan het onderstel heel goed overweg met drempels en op een kletsnat wegdek weten transmissie en elektronica die 580 pk op de achterwielen prima op de weg te zetten. De automaat kiest zijn schakelmomenten verstandig. Missen we integrale aandrijving? Soms wel, wanneer je bij het verkeerslicht naast een dikke Tesla of een andere geweldenaar staat. Het ontbreken ervan geeft de Trofeo een woest randje als je de limiet opzoekt en het zorgt er bovendien voor dat het gewicht nog net onder de 2.000 kilo blijft. Van de drie Trofeo-modellen heeft alleen de SUV Levante vierwielaandrijving. Je krijgt voor de € 30.000 die de Ghibli Trofeo méér kost dan een BMW M5 een minder moderne, technisch minder geavanceerde krachtpatser, maar gelukkig compenseert de magie van een Maserati veel, zo niet bijna alles. Zo'n stijlvolle sedan met de beroemde drietand maakt veel meer los in het verkeer. Dit monster met een zekere mate van beschaving loopt bovendien standaard dik over de 300 km/h. Hoezo begrenzing? Dit is een auto van een uitstervende soort. Eentje om in te lijsten. Over vijftien jaar zullen we weemoedig terugkijken op de komst van de Ghibli Trofeo en zeggen: dat het nog kon! **M**



1 Een heuse volbloed die ook in de Ferrari Roma zit. Het is voor het eerst in het achtjarig bestaan van de Ghibli dat hij met een V8 leverbaar is. 2 De Trofeo komt tegelijk met de recente wijzigingen voor alle Ghibli's en die herken je aan deze achterlichten. 3 Leer, fraaie stiksels, alcantara en veel carbon op de middenconsole, dat is de Trofeo-behandeling voor het interieur. 4 In de koelopeningen in de voorschermen lijken rode pepers te zitten.

EN ROUTE

LANGS DE LIMES
PER AUDI E-TRON
S SPORTBACK

In onze tijd is de Rijn een vriendelijke rivier waarop het goed spelevaren is. En wie er voorbij moet, zoekt de dichtstbijzijnde brug of – wel zo leuk – een veerpontje. Tweeduizend jaar geleden echter liep het machtigste leger ter wereld erop vast. Tot hier en niet verder; nec plus ultra. De rivier werd daardoor de noordgrens van het Romeinse Rijk. Met een beetje zoeken zijn er nog aardig wat sporen van die roemruchte tijd te vinden.

Tekst **Frank Jacobs** en **Lucas Verbeke**, fotografie **Lucas Verbeke**, **Museum Hoge Woerd**, **DOMunder**, **Romeinen.nl** en **Nationaal Archief**

NEC PLUS ULTRA, AUDI





In de laatste eeuw voor het begin van onze jaartelling was het gebied dat nu Nederland heet een uithoek van de beschaving. Een vreedzame uithoek, want sinds het rond het einde van de laatste ijstijd permanent bewoond was, heerste er in het drassige land relatieve rust. Als een soort Hobbits die zich vaag bewust waren van het bestaan van Mordor, maar amper wakker lagen van die duistere ver-van-mijn-bedshow, moeten onze verre voorvaders via verwante Germaanse stammen hebben gehoord over de oorlogszuchtige volkeren die het zuiden van Europa en Noord-Afrika in hun greep hadden, maar dat was in die tijd nauwelijks minder ver dan voor ons een ander sterrenstelsel. Hoe hadden deze mensen kunnen vermoeden dat hun lethargische bestaan weldra tot een einde zou komen? Terwijl ze de vruchtbare kleigrond tussen de veenmoerassen en rivieren bewerkten en de jaren elkaar in loom tempo opvolgden, werden honderden kilometers naar het zuiden de Keltische stammen in Gallië langzaam maar zeker onder de Romeinse voet gelopen; je zou er een stripserie over kunnen maken.

In 58 voor Christus kreeg Julius Caesar de macht over onder meer de Provence. Daar kreeg hij te maken met Galliërs en dat bracht hem ertoe ook de meer noordelijke delen van Gallië te onderwerpen (uiteraard op dat ene dorpje dat moedig weerstand bleef bieden na). Het ging hem relatief gemakkelijk af; niet alleen dankzij de militaire overmacht van de Romeinen, maar ook omdat de Gallische stammen onderling amper georganiseerd waren. Zijn successen smaakten naar meer en dat moet Caesar hebben gemotiveerd de noordgrens van het Romeinse rijk op te schuiven naar de Rhenus, de rivier die wij de Rijn noemen en die vandaag onze wegwijzer is.

VERDEEL EN HEERS

Terwijl in Gallië nog in een zekere mate machtsverhoudingen tussen stamhoofden bestonden, waardoor Caesar ze tegen elkaar kon uitspeelen, was in ons land de samenleving volledig los zand. Elke boer verbouwde wat hij zelf nodig had en dat was het wel zo'n beetje. Caesars verdeel-en-heersstrategie kreeg daardoor geen vat op onze Germaanse stammen. Wanneer gewapende conflicten dreigden, verschansten de Eburones zich in de ondoordringbare moerassen, waar Romeinen de weg niet kenden, geen ervaring mee hadden en dus kansloos waren. Caesar liet hun akkers en dorpen platbranden, maar faalde in zijn missie om het gebied tussen Ardennen en Rijn onder Romeins gezag te stellen.

Desondanks was het gebied ontregeld en volgde in de jaren erna een antropologische verschuiving. De geschiedschrijver Tacitus deed gewag van een nieuw, heldhaftig volk dat vanuit het gebied rond Kassel naar de lage landen was gekomen: de Bataven, een aftakking van de Chatten. De Romeinen zouden er nog heel wat mee te stellen krijgen. Een Romein moest stevig in zijn schoenen staan om in dit zompige, amper ontgonnen landschap te overleven en wij kiezen voor deze tocht een auto die dat ook doet. Met zijn 503 pk en 973 (jawel, bijna duizend!) Nm koppel uit maar liefst drie elektromotoren is de Audi E-tron S Sportback een auto waarmee je thuis kunt komen. Voor de sfeer is het

1 Frank Boeijen heeft zijn geliefde Nijmegen te danken aan de Romeinen. 2 De laadkleppen gaan automatisch open en dicht. 3 De matrixkoplampen bestaan uit meer dan een miljoen microscopische spiegelatjes. 4 Karel de Archeon-kater: de huiskat werd door de Romeinen naar onze contreien meegenomen. 5 Alphen aan den Rijn wordt bewaakt door een Romein. 6 Strakke scherpe lijnen, zoals ook de Romeinen het graag zagen.



Met 503 pk en 973 Nm uit maar liefst drie elektromotoren is de E-tron S Sportback een auto waarmee je thuis kunt komen

bovendien prettig dat de naam Audi latijn is voor luister, waar August Horch (Duits voor luister) naar greep toen hij zijn eigen naam had verkocht aan Auto Union. De Sportback is niet alleen een meer gestroomlijnde variant van de gewone E-tron, het is in feite zelfs meer een crossover-versie van de A7 Sportback. Bovendien is hij technisch verbeterd ten opzichte van de eerste E-tron. Dat heeft met name gunstige consequenties voor de efficiëntie. Dankzij een nieuwe waterpomp die het werk van de twee vorige doet, is het verbruik wat lager geworden. Het regeneratieve aandeel van de remmen werd verhoogd en door optimalisering van de accu's kunnen die nu effectief 91 procent laden, terwijl dat bij de eerste E-trons 88 procent was. Voor onze E-tron S Sportback quattro betekent dat een WLTP-bereik van 365 km. Wat betekent dat voor een Romein die zijn Bataafse grenzen inspecteert? Wanneer wij die ochtend onze tocht met een volledig geladen accu aanvangen, geeft de boordcomputer een bereik van 316 km aan. Dat is weliswaar een stuk minder dan de WLTP-opgave, maar bedenk wel dat het deze dag venijnig koud is. Bovendien was 365 km in de tijd van de Romeinen 247 mijl, zo'n negen dagreizen.

DROEFGEESTIG

Wij mogen dan vol goede moed aan onze tocht beginnen, de meeste Romeinen stonden niet te popelen om ons land te betreden. Tacitus omschreef het gebied als droefgeestig en onaangenaam: een ondoordringbaar gebied vol verraderlijke moerassen, vaak mistig en met een koud, nat klimaat. Voor gekrenkte nationalistes is het geruststellend te weten dat Tacitus voor zover bekend nooit hier is geweest en zijn oordeel baseerde op waarnemingen van anderen, maar de schrijver en politicus Gaius Plinius Secundus was dat in zijn jonge jaren als militair wél en hij tekende in zijn werk *Naturalis Historia* op dat ons land onder de getijden leed. De bewoners van dit gebied, zo meende hij, leefden bij eb als schepelingen, bij vloed als schipbreukelingen en moesten dus wel ongelukkig zijn.

We rijden het Nederlandse gedeelte van de limes (de grenzen van het Romeinse Rijk) af, op zoek naar sporen van de Romeinse tijd. Onze tocht begint in het huidige Katwijk aan Zee, een eigenzinnig vissers-



dorp dat 's zomers in een populaire badplaats verandert. Hier mondt de Oude Rijn uit in de Noordzee en het is ook hier waar het meest westelijke fort van de Romeinen stond. Daar is vandaag de dag geen tastbaar bewijs meer van, maar uit tal van oude afbeeldingen en kaarten blijkt dat Lugdunum Batavorum, in de volksmond De Brittenburg genaamd, er wel degelijk heeft gestaan. Geschriften uit de zestiende eeuw melden dat destijds bij eb wel eens resten van het fort zichtbaar waren en ook vertelden Katwijkse vissers dat hun netten vast kwamen te zitten in een ruïne onder de golven.

CALIGULA

Die beweringen wakkerden verhalen aan over een mythisch gebouw dat hier zou hebben gestaan. Kalla's Toren, zo zei men, zou door keizer Caligula zijn opgericht als dank voor zijn overwinning op de zee die hij, zo spraken kwade tongen, afdwong door zijn troepen schelpen te laten verzamelen. Hoewel het algemeen wordt aangenomen dat Caligula best wat steekjes los had zitten, lijkt dat verhaal niet waarschijnlijk. Dat hij in dit gebied is geweest, mogen we echter veronderstellen dankzij een wijnavat afkomstig uit zijn collectie, dat in het nabijgelegen Valkenburg is gevonden. De Romeinse schrijver Suetonius (die er volgens historici niet voor schroomde zijn verhalen wat aan te dikken) maakte bovendien gewag van een bezoek van Caligula aan de Noordzeekust in het jaar 40. Wie tegenwoordig een bezoek aan Katwijk brengt, hoeft zijn eigen wijnavaten niet mee te zeulen. Het dorp kent veel leuke restaurants en gedurende het seizoen strandpaviljoens. Voor Romeinse artefacten is het Katwijks Museum een aanrader. Daar leer je ook veel over de meer recente geschiedenis van het dorp. Bovendien bezit het museum een rijke collectie schilderijen van beroemde kunstenaars die met name eind negentiende eeuw werden aangetrokken door de romantiek van het vissersbestaan.

Onze E-tron zou keizer Caligula met zijn mythische hedonisme en zucht naar pracht en praal vast hebben kunnen bekoren. Overal waar we stoppen, trekt de auto begerige blikken. Zijn lak houdt het midden tussen rood en oranje metallic, net hoe het licht op dat moment is. De gigantische 21-inch wielen worden omvat door platte, brede

Onze E-tron zou keizer Caligula met zijn mythische hedonisme vast hebben kunnen bekoren

Bridgestones in de welhaast intimiderende maat 285/40 R21. De vloeiende, schuine daklijn straalt zowel kracht als snelheid uit en met zijn 0-100 km/h-sprint in 4,5 seconden en een topsnelheid van 210 km/h is dat geen schone schijn. Zelfs bij het laden toont de E-tron zich een heer van stand, wanneer de laadklep (links én rechts, kiest u maar) zich automatisch opent en weer sluit. Handwerk is voor Bataafs voetvolk.

VOOR DE VERWENDE ROMEIN

Vanuit Katwijk nemen we de N206 richting Valkenburg, waar ooit het trotse fort Praetorium Agrippina stond. Ter hoogte van Valkenburg kruist de provinciale weg die van de Romeinen, wat de oplettende automobilist kan zien aan een doorsnee in de berm, geflankeerd door kunstmatige cipressen. Normaal staat hier ook een reproductie van een Romeinse mijlpaal, maar die moest tijdelijk wijken voor de verbredingswerkzaamheden aan de N206. Dit limesfort, dat in 1941 werd opgegraven, staat te boek als één van de best onderzochte en heeft ons ook veel geleerd over de Romeinse overheersing in ons land. Van het fort zelf is niets meer te zien, maar de plek waar het ooit stond, met de toepasselijke naam Castellumplein, is zijn historie niet vergeten. Naast de hervormde kerk Valkenburg die er nu staat, laat een gedenkbord zien waar het castellum (Romeins fort) precies was. Een bescheiden waterpartijtje daar tegenover stelt de Oude Rijn en de limes voor en het Toren-

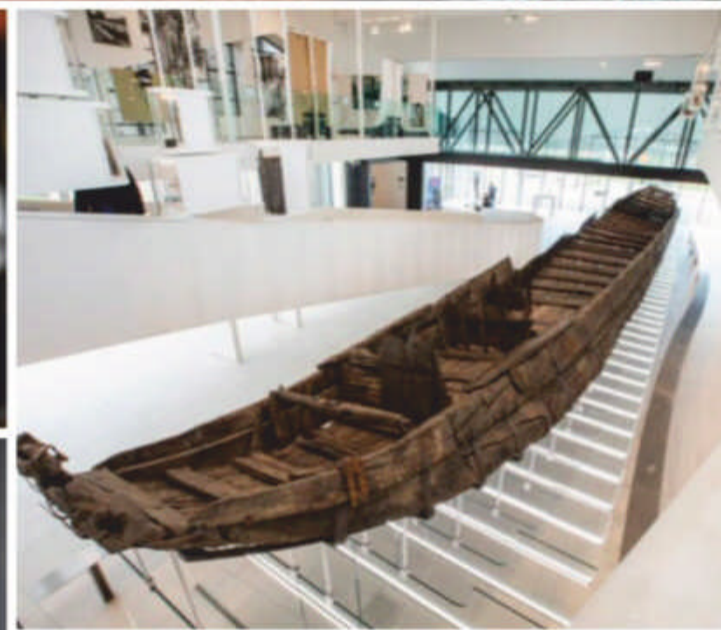
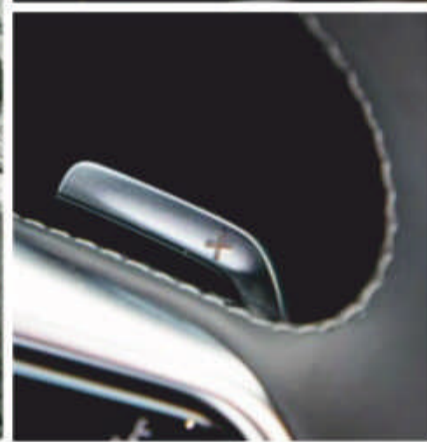
1 Een sculptuur met grondplan herinnert aan Fort Brittenburg en Callas Toren. 2 In 1941 werden uitgebreide opgravingen gedaan in Valkenburg. 3 Hier, voor de kust van Katwijk, moet De Brittenburg ergens onder de golven liggen. 4 In 1959 deden duikers een vergeefse poging De Brittenburg terug te vinden.



1



2



4



3





museum bezit tal van voorwerpen die tijdens de opgravingen bovenkwamen.

Wij vervolgen onze weg in zuidoostelijke richting in een rust en luxe waar de meest verwende Romein nog niet van had kunnen dromen. De krachtige elektrische aandrijflijn maakt het toch al spreekwoordelijke comfort van een grote Audi alleen maar prettiger. Het is fluisterstil aan boord, op de muziek na die door het Bang & Olufsen-geluidssysteem glashelder en loepzuiver ten gehore wordt gebracht, en de net iets hogere zitpositie is een veldheer die boven maar nooit achter zijn troepen wil staan waardig. Veel zaken bedien je via het onderste scherm, dat met zijn haptische karakter de ouderwetse aanraakschermen wat betreft beleving ver achter zich laat.

REIS DOOR DE TIJD

Op naar Albaniana, dat ons navigatiesysteem alleen kent onder de naam Alphen aan den Rijn. Een betere plek om echt in Romeinse sferen te komen is in ons land amper denkbaar dankzij het Archeon, een archeologisch themapark waar een aantal Romeinse gebouwen prachtig en levensecht is nagebouwd. Wanneer we het terrein op rijden, worden we begroet door Karelkje de museumkater, die onze E-tron zijn achterkant toekeert en voorziet van een stevige geurbanier; opdat we maar weten wie hier de baas is. Misplaatst is Karelkje hier allermint, want het zijn de Romeinen die de huiskat naar onze contreien brachten, samen met onder meer ganzen, kippen en eenden. Het openluchtmuseum van het Archeon omvat een badhuis, een villa en stukken castellum, maar ook indrukwekkende hutten uit onze streken in de prehistorie, waar je tussendoor slentert als op een reis door de tijd. Figuranten in

Het Archeon is een uitstekende plek om in Romeinse sferen te komen

kleding uit die periodes maken het een belevenis voor kinderen, gidsen die met passie over weleer vertellen een leerzame wandeling voor volwassenen. En het is niet alleen show, want in het Archeon wordt ook hard gewerkt aan de reconstructie van de platbodems die bij Nigrum Pullum, het huidige Zwammerdam, zijn gevonden en daar ook naar zijn vernoemd. Met een soort kunsthars zijn de talloze puzzelstukken geconserveerd en nu worden ze samengesteld, waarbij de ontbrekende delen minutieus door ambachtslieden worden nagemaakt.

Onze volgende bestemming is Woerden, eveneens gelegen aan de Oude Rijn. Op de Peutinger-kaart, een in de dertiende eeuw nagemaakte Romeinse reiskaart, vinden we een nederzetting met de naam Laurium. Vermoedelijk lag die op de plek van het huidige Woerden, waar behalve een deel van een slotgracht een aantal Romeinse scheepswrakken naar boven kwamen. Reden genoeg om de parkeergarage in het centrum Castellum te noemen.

Dat blijft niet bij een naam; hoewel je hier geen oudheidkundig museum moet verwachten, is deze garage dankzij wat afbeeldingen en tentoongestelde Romeinse artefacten heel wat leuker dan de gemiddelde

Utrecht was ooit een plek waar je met een opgestroopte soldatenrok naar de andere oever kon

parkeerkelder. De Romein met *range anxiety* kan bovendien geheel in sfeer voor een Bataafs boerentafereltje zijn accu's opladen alvorens zijn weg te vervolgen.

LUIKJE OP DE LIMES

Het meest tastbare castellum vinden we in De Meern, waar je een goede indruk krijgt van de omvang van een dergelijk fort. Precies op de plek waar tweeduizend jaar geleden een castellum stond, is het met moderne materialen gereconstrueerd. In Museum de Hoge Woerd vind je bovendien een Romeinse platbodem, die zo griezelig goed is geconserveerd dat je elk moment denkt de schipper te zien opduiken. Dat gebeurt niet, maar alle spullen van hem die in het schip zijn teruggevonden en nu in vitrines worden tentoongesteld, maken het nog levensechter. Archeoloog Eric Graafstal leidt ons rond met een aanstekelijk enthousiasme. "We hebben een luikje geopend dat uitkijkt op de Limes", vertelt hij over de opgraafwerkzaamheden in De Meern, waar hij leiding aan gaf. Volgens Graafstal is wat we nu kennen nog maar een fractie van wat hier in de bodem aan archeologische schatten moet liggen. Met name de gereedschappen die in het schip werden aangetroffen, laten zien dat er eigenlijk maar weinig nieuws onder de zon is. Een schaaf, een zaag, een handboor: op de kleur en het materiaal na zouden ze zo in een hedendaagse bouwmarkt kunnen hangen. Dat je met je neus op spullen staat waarmee een Romeinse schipper tweeduizend jaar geleden zijn dagelijkse klusjes deed, is een ronduit betoverende sensatie.

DE PROPELLER VAN LEIDSCHE RIJN

In vrijwel alle Romeinse musea nemen zowel de permanente als de tijdelijke exposities je op verschillende wijzen mee terug in die tijd. Als bezoeker wordt je nieuwsgierigheid voortdurend geprikkeld door de fascinerende terugblik op een ver verleden dat we aan de hand van alle

archeologische vondsten voor onszelf proberen te reconstrueren en te ontleden, voor zo ver dat met een tweeduizend jaar oude geschiedenis nog mogelijk is. Maar wat zou er gebeuren als je de chronologische volgorde van die vanzelfsprekende historische werkelijkheid zou omkeren? Die gedachtesprong inspireerde beeldend kunstenaar Roy Villevoye (Maastricht 1960) tot het maken van 'De propeller van de Leidsche Rijn', een kunstwerk dat inmiddels tot de vaste collectie van Castellum Hoge Woerd behoort. Opgesteld naast het Romeins binnenvaartschip en zijn unieke inventaris zien we twee Bataafs-Romeinse vrouwen die als archeologen van de toekomst verbaasd opkijken naar een object uit de twintigste eeuw, in dit geval een propeller van een Duitse Junkers 88-jachtbommenwerper die op 10 mei 1940 tijdens de Duitse invasie door Nederlands luchtafweer werd neergeschoten en op minder dan 2,5 kilometer van het castellum werd opgegraven. Het is een beeld dat door de bijzondere locatie, de griezelige levensechtheid en de manier waarop het is gemaakt heel natuurlijk en vanzelfsprekend lijkt, terwijl je intussen als toeschouwer volledig op een verkeerd been wordt gezet.

NAAR ULPIA NOVIOMAGUS

Traiectum was een doorwaadbare plaats in een rivier. Laat dat woord twee millennia lang verbasteren en je krijgt -trecht of -tricht. We komen het in tal van hedendaagse plaatsnamen tegen en ook Utrecht was ooit een plek waar je met opgestroopte soldatenrok naar de andere oever kon. Daar stond dan ook het gelijknamige castellum, om precies te zijn onder het huidige Domplein. In museum DOMunder zijn nog stukken van de originele muren te zien.

We laten Traiectum achter ons en zetten koers richting Ulpia Noviomagus, de grootste Nederlandse stad van het Romeinse rijk. De navigatie van onze E-tron kent het helaas niet, maar wanneer we Nijmegen-West intikken, komt het helemaal goed. Desondanks volgen we niet de navigatie, maar de loop van de Nederrijn. De dijkwegen meanderen prachtig langs de linkeroever van de rivier en daarbij blijkt de E-tron opvallend kwiek en wendbaar, ondanks zijn gewicht. Je kunt de bochten snel en scherp aansnijden, waarbij het dynamische onderstel ervoor zorgt dat overhellen tot een minimum wordt beperkt. Terwijl we genieten van het sportieve gevoel ontrolt zich aan onze linkerhand een landschap dat wel moet lijken op wat de Romeinen zagen wanneer ze over het water uit tuurden naar het vijandige gebied aan de noordkant van de limes.

Feit is dat de Romeinen niet alleen kwamen, zagen en overwonnen. Ze leerden er ook hun beperkingen kennen, want het is hier waar hun oorspronkelijke plan om heel Noord-Europa te onderwerpen strandde. Deze rivier bleek voor de legioenen tot hier en niet verder, nec plus ultra. De veldtochten die ten noorden van de Rijn werden gehouden, liepen uit op een nederlaag voor de Romeinen, met als dieptepunt de slag bij het Teutoburgerwoud in 9 na Christus, waarna de Romeinen uiteindelijk werden teruggedrongen achter de Rijn. De loop van de rivier maakte vanaf dat moment deel uit van de limes,



1 De omgekeerde wereld: Bataafs-Romeinse vrouwen bekijken een vliegtuigpropeller. 2 Het badhuis van het Archeon. 3 Het leven was primitief voordat de Romeinen kwamen. 4 Het dashboard ademt hightech. 5 Een stevige auto vraagt om stevige remmen. 6 Stadsarcheoloog Eric Graafstal vertelt vol passie over zijn vondsten.



2



3



4



5



6

Feit is dat de Romeinen niet alleen kwamen, zagen en overwonnen; ze leerden hier ook hun beperkingen kennen



De pook is niet alleen een sculptuur, hij laat zich ook uitmuntend bedienen.

de grens van het Romeinse rijk, die in het noordwesten begon met Hadrian's Wall en via ons land en Duitsland de Rijn volgde om daarna via de Donau bij de Zwarte Zee aan te komen. Nadat de Romeinen tot achter de Rijn waren teruggedrongen, bleef het daar een tijdje betrekkelijk rustig, maar door politieke onrust in Rome was de bezetingsmacht rond de limes in 69 verzwakt. De Cananefaten, het volk dat aan onze westkust leefde, de Bataven, Friezen en Chauken grepen hun kans en vielen de kampen in Katwijk en Valkenburg aan. Het vuur verspreidde zich richting het oosten en al snel waren de meeste castella, in die tijd nog grotendeels van hout, verwoest. Ook Oppidum Batavorum, het huidige Nijmegen, vlakbij Ulpia Noviomagus, werd met de grond gelijk gemaakt. De Bataafse Opstand was een feit. Een ingewikkeld spel van verraad, intriges en veldslagen rolde zich uit over het gebied rond de limes en na aanvankelijke successen werden de Bataven in de nazomer van 70 toch terug op hun plek gezet.

Daarmee was de rust in het gebied wedergekeerd en kort daarop vormde het een nieuwe Romeinse provincie, Germania Inferior. Met het vertrek van oorlog en geweld deden vrede en welvaart hun intrede in onze contreien. De herbouwde castella werden omringd door dorpen (vicus genaamd), waar de inheemse bevolking landbouw bedreef en handelde met de Romeinen.

EIND VAN EEN TIJDPERK

Pas halverwege de derde eeuw na Christus begon de macht van de Romeinen af te brokkelen, opnieuw mede veroorzaakt door politieke instabiliteit in het thuisland. Vijandige Germaanse stammen uit het noorden grepen hun kansen en plunderden het gebied. Uiteindelijk hadden de Romeinen er genoeg van en verlieten ze het gebied, waar Julius Caesar 400 jaar eerder vol goede moed zijn tanden in had gezet. Het tijdperk van de Romeinen mocht dan voorgoed voorbij zijn, met vier eeuwen bezetting hadden ze een stempel op de lage landen en de bewoners gedrukt dat tot op de dag van vandaag op veel plaatsen goed zichtbaar is. Wanneer we die avond ons hoofd te ruste leggen in Oppidum Batavorum hebben we 288 kilometer limes achter de kiezen. Wat onze Audi E-tron S Sportback betreft had de reis nog 60 kilometer langer kunnen duren. **AW**



KALLA'S TOREN

1 Ter herinnering aan het door de Noordzee verzwolgen fort De Brittenburg werd er aan de vroegere monding van de Rijn in Katwijk aan Zee een bronzen sculptuur geïnstalleerd waarin de plattegrond van de Romeinse vesting is gegraveerd. Op het tafelplateau staan de miniatuursoldaten van Keizer Caligula opgesteld om te vechten tegen de zee.
historievankatwijk.nl



KATWIJKS MUSEUM

2 Eén van de pronkstukken van dit dorpsmuseum is een middeleeuwse kopie van de Peutinger-kaart, vernoemd naar de wetenschapper en monnik Konrad Peutinger (1465-1547), die de originele Romeinse kaart in 1508 erfde en daar kopieën van maakte. Van de verloren geraakte originele kaart uit het begin van onze jaartelling zijn in 1618 en 1624 herdrukken gemaakt en daarvan wordt er nu eentje tentoongesteld als onderdeel van de permanente collectie. katwijkmuseum.nl



ROMEINSE MIJLPAAL

3 Nergens in Nederland zijn er zulke uitgebreide opgravingen naar het Romeinse verleden gedaan als in Valkenburg, de vindplaats van het castellum Praetorium Agrippinae, dat in 1984 bij de aanleg van de N206 werd aangetroffen. Een replica van een Romeinse mijlpaal en een aantal betonnen cypressen symboliseren er de vroegere limesweg.



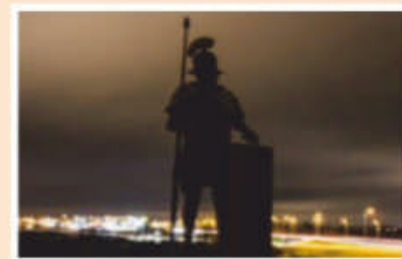
FORT MATILO

4 Tussen de Leidense vinexwijken Roomburg en Meerburg ligt stadspark Matilo, vernoemd naar castellum Matilo, het Romeinse fort waar permanent zo'n 500 Romeinse garnizoenssoldaten bivakkeerden. Deze archeologische schatkamer is al in 1976 tot rijksmonument verklaard. Om toch iets van het Romeinse verleden zichtbaar te maken, werd voor deze bijzondere reconstructie gekozen.
parkmatilo.nl



OPENLUCHTMUSEUM ARCHEON

5 In historisch themapark Archeon in Alphen aan den Rijn maak je een tijdreis door de voorgeschiedenis van Nederland tijdens de prehistorie, de Romeinse tijd en de Middeleeuwen. Elke dag vinden er in het openluchtmuseum historische activiteiten plaats, variërend van levensechte gladiatorgevechten tot zelfs prehistorisch broodbakken.
archeon.nl



JULIUS ALBANIUS

6 Langs de N11 nabij Alphen aan den Rijn is een acht meter hoge Romeinse legionair geplaatst die als eyecatcher moet dienen voor Archeon en het Romeinse verleden van de limes, waarvan ons deel genomineerd is om te worden toegevoegd aan de werelderfgoedlijst van Unesco. De verzonden bijnaam van de acht meter hoge sculptuur – Julius Albanianus – verwijst naar het Alphenese fort Albaniana.



ROMEINSE PLATBODEM

7 Zwammerdam verwierf niet zozeer wereldfaam vanwege het zoveelste Romeinse fort dat bij archeologische opgravingen werd ontdekt, maar vooral vanwege de zes bijzondere schepen die er begin 1970 werden gevonden. De vondst was destijds een dusdanige sensatie, dat zelfs koningin Juliana een paar keer langs kwam. Sindsdien is de naam Zwammerdam ook gekoppeld aan de platbodems die hier werden gevonden.
zwammerdamschepen.nl



DRIVE-IN MUSEUM

8 Wie met de auto Woerden bezoekt, kan in de parkeergarage met de toepasselijke naam Castellum archeologische resten van het Romeinse Laurium bezichtigen die bij graafwerkzaamheden onder het nabijgelegen kerkplein werden ontdekt. Met reconstructietekeningen wordt tevens een beeld geschetst van een Romeins schip, waarvan een deel van de originele achtersteven in een vitrine wordt tentoongesteld.
woerden7.nl
parkeergarage2



DOMUNDER

9 Als een fascinerende ondergrondse geschiedenis-lasagna ligt onder het Domplein van Utrecht 2000 jaar stadshistorie laag na laag opgestapeld: van de Romeinen, de roemrijke middeleeuwen tot aan het herbeleven van de verwoestende storm van 1674, waarbij het schip van de Domkerk instortte en het Domplein ontstond.
domunder.nl



CASTELLUM HOGE WOERD

10 In het Utrechtse stadsdeel Leidse Rijn verrees in 2015 het historische cultuurpark Hoge Woerd, dat als een moderne interpretatie van het oorspronkelijke Romeinse Fort op deze plaats werd opgetrokken. In de expositie komt met behulp van de modernste presentatietechnieken de unieke archeologische collectie tot leven, met als absolute publiekstrekker een 25 meter lang Romeins binnenvaartschip.
museumhogewoerd.nl



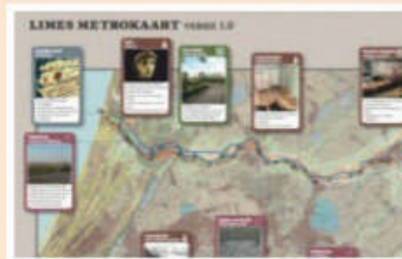
NOVIOMAGUS

11 Als oudste stad van Nederland was Nijmegen in de Romeinse tijd een druk handelscentrum. Er waren minstens twee tempels, een badhuis en een amfitheater met plek voor 10.000 toeschouwers. Ook de naam Nijmegen is een overblijfsel van de Romeinen. Noviomagus heette de stad zo'n 2000 jaar geleden. Via Novomagus, Neomagus, Noviomagi, Numaga en Niemeghen is dat door de eeuwen heen uiteindelijk Nijmegen geworden.



ROMEINS MASKER

12 In april van vorig jaar zagen de inwoners van Nijmegen een bijzonder object op een ponton voorbijvaren over de Waal. Een levensgroot masker, gemaakt door kunstenaar Andreas Hetfeld werd verscheept naar het stadsleiland Veur-Lent. Het werk is een eigentijdse interpretatie op reuzenformaat van het befaamde Romeinse gezichtsmasker, een pronkstuk van het archeologisch museum Het Valkhof in Nijmegen.
museumhetvalkhof.nl



DIGITALE LIMESKAART

13 Op dit platform vind je de meest uiteenlopende informatie over alle belangrijke bezienswaardigheden langs de Romeinse grens in Nederland. Als achtergrond dient een bijzonder gedetailleerde kaart van het Romeinse landschap. Je kunt deze kaart uit de oudheid trouwens ook switchen met het huidige Google Maps.
romeinen.nl



ROMEINSE WACHTTORENS

14 In 2002 werden in Leidsche Rijn de resten van drie verschillende Romeinse wachttorens ontdekt. Ze werden voor het eerst in de jaren 40 van de eerste eeuw gebouwd en stonden op strategisch belangrijke plekken, zoals grote rivierbochten of juist daar waar zicht was op lange rechte stukken van de rivier. In onder meer Leiden, Opheusden, Kesteren, Vechten en Alphen aan den Rijn werden replica's van deze wachttorens nagebouwd, die gratis te bezoeken zijn.

FERRARI

NIET BRULLLEN, MAAR FLUISTEREN

“Een druk op de startknop is genoeg om de steigerende paarden te wekken en enthousiast te laten briesen.” Tja, decennialang kon je met zo'n cliché het rijden in een Ferrari beschrijven, maar zo'n feest is het niet meer. In de SF90 Stradale gaan alleen lichtjes aan en rijd je geruisloos weg.

Tekst Damiaan Hage • Fotografie Ferrari



HOOGSTE
VERSNELLING

FERRARI SF90
STRADALE



Hier in de pit wordt niet gebruld. Hier fluistert men slechts.

Die regen heeft trouwens een voordeel, want terwijl we wachten, kan de auto gewoon nog wat langer aan de lader staan. Het is immers de eerste Ferrari met een stekker. Elk merk moet nu eenmaal auto's verkopen met een lage CO₂-uitstoot en ook Ferrari ontkomt er niet aan. De gedachte aan een volledig elektrische Ferrari is trouwens even opwindend als weezinwekkend, want je kunt je toch geen mooier geluid voorstellen dan het typerende gehuil van een Ferrari-motor? Als je echter ziet hoe snel een doorsnee elektrische auto al is, hoe waanzinnig snel zou een Ferrari dan niet kunnen zijn? Op dit moment is het nog niet zover, maar Ferrari zet met deze SF90 een belangrijke stap in die richting. Er zit namelijk wel degelijk een stekker in deze auto; het is een plug-in hybride. Het hart is niet langer een V12 zoals bij de meeste van zijn voorgangers, maar een V8-turbomotor die wordt ondersteund door drie elektromotoren.

De clou is dat hij tot wel 25 km elektrisch kan rijden. De marketeers bij Ferrari haasten zich daar een mooie draai aan te geven: zo ervaren je burens geen overlast van het starten van jouw auto op de vroege ochtend als ze zich nog even willen omdraaien. Als een dief in de nacht kun je de buurt verlaten.

UIER KEER PRIJS

Door de glazen ruit aan de achterkant van de auto heb je mooi zicht op de bovenkant van de turbo-V8. In beginsel is het dezelfde motor als die in de California T, 488 GTB en F8 Tributo, maar met enkele modificaties om er nog wat meer vermogen uit te persen en hem tegelijkertijd lichter en efficiënter te maken. Het zal je inmiddels wel duidelijk zijn dat het verbruik en de uitstoot ineens issues zijn bij een fabrikant die daar tot voor kort niet van wakker hoefde te liggen. De klanten wilden vooral veel vermogen – wat kon hun het verbruik schelen?

En trouwens, de meeste klanten zal het nog altijd een biet zijn wat hun Ferrari verbruikt. Het is dus de vraag of ze oog zullen hebben voor het vakmanschap dat de Italiaanse motorbouwers hebben getoond bij het

LOCATIE:

Lausitzring, oostelijk Duitsland.
Weer: regen. Uitgerekend nu.
Precies op het moment dat ik

de pitstraat in loop om een eerste blik te werpen op de auto waar het om zal gaan: de Ferrari SF90 Stradale. Een beetje regen deert me niet, maar als ik het mag zeggen, dan toch liever op een droge baan. We hebben het hier over een auto met een vermogen van 1000 pk... Maar het gaat – letterlijk – bliksemsnel van kwaad tot erger. De druppels van zojuist worden eerst een sappig buitje, maar al snel gaan de hemelstukken volledig open en trekt er een knallend onweer over. Er is geen houden aan en het water staat al tot halverwege de wangen van de Michelins van de – uiteraard – rode auto. Het water stroomt ongedurig kringelend van de lak. Er zit niet anders op dan te wachten.

DIEF IN DE NACHT

De SF90 Stradale is de zesde auto in de bloedlijn van topmodellen van het merk. Een lijn die begon met de GTO in 1984, en die door de F40, F50, Enzo en LaFerrari naar deze SF90 Stradale loopt. De naam is een ode aan het 90-jarig jubileum van het merk in 2019, waarbij SF staat voor Scuderia Ferrari en Stradale voor de link tussen de raceauto's van het merk en de straatauto's. Elk van deze vlaggenscheppen liet zien waartoe Ferrari in staat was op dat moment. Het is altijd de ultieme Ferrari geweest.

verfijnen van deze V8. Ferrari laat daarom ook geen gelegenheid voorbijgaan om te benoemen dat deze motor is gekozen tot Engine of the Year. Niet één keer, zelfs viermaal op rij. Die prijswinnende motor werd voor gebruik in de SF90 flink onder handen genomen. De injectoren die aan de zijkant van de cilinderkop zaten, werden recht bovenin gezet voor een betere verbranding, de boring werd vergoot, de inlaatkanalen werden ingekort en de turbo's kregen een andere geometrie. Het resultaat is dat er nu 780 pk vermogen wordt geleverd in plaats van 720, en het koppel nam iets toe van 770 Nm naar 800 Nm en dat terwijl hij volgens Ferrari 5 procent minder brandstof verbruikt. Mede doordat cilinderkop en krukas van lichter materiaal zijn gemaakt, nam het gewicht uiteindelijk met 25 kg af. Ongeveer achter de voorstoelen zit een lithium-ionbatterijpakket waar de energie wordt opgeslagen voor de elektrische aandrijving. Voorin heeft hij twee elektromotoren – en daarmee is de SF90 meteen de eerste vierwielaangedreven Ferrari. De derde motor zit tussen de nieuwe achttraps transmissie en de benzinemotor. Die versnellingsbak heeft trouwens geen achteruitversnelling, want dat doet de auto altijd op elektrokracht. Het maakte de bak meteen ook lichter. En hoe het hybridesysteem functioneert, is in handen van de bestuurder. Via een tweede manettino op het stuur kies je uit een van de vier instellingen:



1



2

1 De SF90 is de eerste vierwielaangedreven Ferrari. 2 De SF90 is het vlaggenschip, zoals ooit ook de F40 en LaFerrari dat waren. 3 Natuurlijk is de kern van de zaak nog altijd een benzinemotor. Een prijswinnende zelfs, die wordt ondersteund door liefst drie elektromotoren. 4 Het dashboard is een hoge-resolutiescherm. 5 Een cockpit als een maatpak. 6 Hoewel het afgelopen seizoen niet zo succesvol was, is de Formule 1 toch een schitterend uithangbord. 7 Perfecte symmetrie: een tankdop en een laadpoort. 8 De omvormer zit in de neus.



3



4



eDrive, Hybrid, Performance of Qualify. In de eerste stand rijdt de auto volledig elektrisch – en geluidloos. In de laatstgenoemde stand is het gecombineerde maximale vermogen van 1.000 pk beschikbaar van de gehele aandrijflijn. Het verschil tussen de andere twee is dat in Performance de benzinemotor altijd blijft draaien om de batterij op te laden, terwijl in Hybrid de elektronica bepaalt of de V8 wordt ingeschakeld of niet. De eerste manettino heeft de vertrouwde functies waarmee je de mate van elektronische bewaking van traction control en ESP instelt.

GROEN LICHT

De regen trekt weg richting Polen en de lucht krijgt lichte plekken. Het hozen maakt plaats voor een meer gemiddelde regenbui, en ongemerkt wordt het tegen het einde van de middag zelfs droog. De baan is nog kletsnat, maar het water spoelt snel weg en andere auto's zorgen al snel voor een spoor van min of meer opgedroogd asfalt. Instappen dan maar? Nou nee. Het ploegje Ferrari-medewerkers rondom de auto is nerveus. Is de baan droog genoeg om weer te gaan rijden? Het is kwart over vijf en om klokslag zes uur gaat het stoplicht aan het einde van de pitstraat op rood en wordt het circuit gesloten. Het is nu of niet. Er volgt een minutenlang overleg, op typisch Italiaanse wijze met veel handgebaar en stemverheffing. In het Engels volgt ten slotte een samenvatting: "Go. Now."

Nou ja, niet onmiddellijk. Pas nadat de schoonmaakploeg het interieur heeft gedesinfecteerd, waarvoor het noodzakelijk is dat de auto nog eens exact vijf minuten hermetisch afgesloten blijft terwijl een chemisch dampje hopelijk alle mogelijk aanwezige covid-bacillen uitschakelt. Eindelijk gaat de deur open en is de auto voor een goede twintig minuten van mij.

In volkomen stilte rijdt de SF90 de pitstraat uit en als daarna het pedaal naar beneden gaat, slaat ook de V8 aan. Hij klinkt prachtig, een mooie volle grom, maar hij heeft niet de X-factor die de V12-huil had bij zijn voorgangers. Hij accelereert immens snel, nog sneller eigenlijk dan je verwacht bij het motorgeluid. Een regelrecht gevolg van de elektromotoren die de auto keihard naar voren trekken. De achtbak schakelt zo snel dat je nauwelijks merkt dat er een moment van ontkoppeling is. Wat is dit waanzinnig, en hij blijft gaan.

Remmend voor de eerste chicane merk ik op dat het wat gewenning vraagt. De remmen zijn bijterig, maar je mist ook een beetje een natuurlijk gevoel dat je hebt met hydraulische remmen. Dit is brake-by-wire, omdat de remenergie ook moet worden opgeslagen, en dat kunstmatige voel je toch. Bocht-uit accelereren doe je liever in een versnelling hoger dan je zou doen als je alleen op de benzinemotor zou versnellen. Bij lagere toerentallen heb je eerst die waanzinnige push die de elektromotoren geven en op het juiste moment komt de V8-stoom en blijft de versnelling lineair doorgaan als de turbo's alles geven. En het gaat zo snel allemaal. De Lausitzring wordt een Mickey Mouse-circuitje onder je handen, zo snel volgen de bochten elkaar op. De baan is nog koud en vochtig en de Michelin-banden zoeken bij het aanremmen en uitaccelereren hoor- en voelbaar naar grip, maar de elektronische bewakingssystemen doen hun werk. Ze straffen je niet af door hard in te grijpen, maar ze helpen je precies dát uit de aandrijflijn te halen wat mogelijk is. Vandaag blijf ik verder van de manettino af, want er is geen tijd voor experimenten; het Duitse asfalt is me veel te nat en de systemen zijn veel te actief. Na een kwartier giert de adrenaline als kokende olie door mijn lijf en is het tijd om de pitlane weer in te sturen. De V8 slaat af, fluisterstil rijdt ik naar de box toe. Ik zet de boel uit en haal mijn handen van het stuur. Ze trillen als een malle. En dat is een topmodel waardig. **AW**





FERRARI SF90 STRADALE

AFMETINGEN (L x B x H)	4,71 x 1,97 x 1,19 m
BENZINEMOTOR	V8, twee turbo's
INHOUD	3.990 cc
VERMOGEN	780 pk bij 7.500 tpm
KOPPEL	800 Nm bij 6.000 tpm
ELEKTROMOTOREN	3, 220 pk gecombineerd
GEWICHT	1.570 kg (droog)
VERSNELLINGEN	achttraps automaat met dubbele koppeling
AANDRIJVING	vier wielen
BANDEN V/A	255/35ZR20 - 315/30ZR20
0-100 KM/H	2,5 s
TOPSNELHEID	340 km/h
VERBRUIK	6,1 l/100km
CO₂-UITSTOOT	154 g/km
PRIJS	vanaf € 455.827



De historie van het traditionele Duitse merk Maybach is opgedeeld in perioden. Hoewel de tijdspanne 2002 tot en met 2012 niet geldt als de succesvolste, ontstond toen wel de tweedeurs 57 SC, die al snel uitgroeide tot een cultheld. Dat dankt hij mede aan een mate van exclusiviteit waaraan zelfs een Fabergé-ei niet kan tippen.

Om het bestaan van de 57 SC, de tweedeurs variant van de Maybach 57 S, te verklaren, moeten we terug naar de heropricting van Maybach. Dat doen we samen met Leon Hustinx. Deze nu 64-jarige Nederlander vertrok al op jonge leeftijd naar Duitsland en begon daar in 1982 als stagiair bij Daimler-Benz. Daar startte hij een indrukwekkende carrière en vanaf 1996 stond hij topman Dr. Dieter Zetsche bij als assistent. “Een dergelijke opgave mag je maar voor bepaalde tijd vervullen, dus wist ik dat er uiteindelijk iets anders moest komen. Door mijn inmiddels brede internationale ervaring werd mij gevraagd of ik, in een klein team, de verantwoordelijkheid voor sales en marketing voor het nieuw op te zetten Maybach op mij wilde nemen”, verklaart hij. “Dit was natuurlijk een prachtige uitdaging. Ik reisde de hele wereld over, regelde en bezocht veel customer clinics en ontmoette zeer interessante mensen. Destijds was Hermann Gaus verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de auto. Het was echt een

privilege om naast Professor Gaus te mogen werken, want hij is zelfs nog bij de ontwikkeling van de legendarische Mercedes-Benz 600 Pullman betrokken geweest.” Al in 1997 stond op de Tokyo Motor Show een eerste Maybach studiemodel, maar dat was een Mercedes-Maybach en zowel Gaus als Hustinx wilde van Maybach een zelfstandig merk maken, dat het voor de oorlog ook was. “Dat heeft veel discussies opgeleverd, maar uiteindelijk is Maybach toch een merk geworden. Ik ben er nog altijd van overtuigd dat het de enige juiste manier was”, vertelt hij.

MAYBACH-MANUFAKTUR

“Maybach bestond al 60 jaar niet meer. Daarom was het een hele opgave om het merk weer onder de aandacht te brengen van het publiek en zeker van potentiële kopers”, vervolgt Hustinx. In dat opzicht was er natuurlijk een achterstand op de directe concurrenten Bentley en Rolls-Royce, die ondanks een niet heel charmant verlopen overnamestrijd tussen Volkswagen en BMW, nooit van de markt waren verdwenen. In tegenstelling tot wat

regelmatig beweerd en geschreven wordt, diende de Mercedes-Benz W140 niet als basis voor de Maybach.

“In het begin heeft Hermann Gaus wel enkele *mules* gemaakt van interne onderdelen, maar de W140 was al te oud en dus niet geschikt om als uitgangspunt voor Maybach te dienen”, aldus Hustinx. De W240 - zoals de Maybach intern bekend stond - is vooral verwant met de latere W220 S-klasse. Dat is niet alleen in het interieur te zien, maar ook onder de motorkap, want daar ligt de M 275 zesliter V12 met twee turbo's uit onder meer de S65 AMG. “Terugkijkend ben ik erg trots op de oprichting van Maybach-Manufaktur. Klanten waren enorm onder de indruk, niet alleen van de auto's, maar ook van de individualiseringsmogelijkheden, de service en onze hele benadering.” Toch was Hustinx van mening dat er nog ruimte voor uitbreiding was. Hij had vanaf het begin namelijk een grote coupé in gedachten. “We zijn begonnen met de modellen 57 en de 62, maar ik vond dat het merk verder moest. We hadden voldoende platformen beschikbaar voor een coupé en een cabriolet, maar

REPORTAGE

MAYBACH 57
SC XENATEC

WITTE OLIFANT



MAYBACH-MOTORENBAU

Wilhelm Maybach werd geboren in 1846 in Heilbronn en verloor op jonge leeftijd kort na elkaar beide ouders. Hij werd opgeleid tot engineer en kwam zo in contact met zijn mentor en latere werkgever Gottlieb Daimler. Maybach stond aan de wieg van de revolutionaire Mercedes 35 PS uit 1901, nog zonder de toevoeging Benz want die fusie volgde pas in 1926. In 1907, zeven jaar na de dood van Daimler, verliet hij Daimler Motoren Gesellschaft en startte samen met zijn oudste zoon Karl de ontwikkeling van motoren voor luchtschepen. Hij begon een samenwerking met graaf Von Zeppelin en in 1909 richtten zij samen Luftfahrzeug-Motorenbau GmbH op, wat in 1912 als Motorenbau GmbH onderdeel werd van Luftschiffbau Zeppelin GmbH in Friedrichshafen. Na de Eerste Wereldoorlog en als gevolg van het verdrag van Versailles werd het bedrijf in 1918 omgedoopt tot Maybach-Motorenbau GmbH, omdat het Duitse ondernemers niet langer werd toegestaan om vliegtuigen en luchtschepen te bouwen. Aanvankelijk richtte Karl Maybach zich op de ontwikkeling van motoren voor auto's, maar dat liep mede door een afgeblazen order van Spyker voor de levering van 150 motoren niet zoals gehoopt. Het bedrijf maakte vervolgens de stap naar de ontwikkeling van complete auto's. Op de Berliner Automobil-ausstellung in 1921 debuteerde Maybach met de W3 voorzien van een 5,7-liter zes-in-lijn. Eind jaren 20 leefde de samenwerking tussen Maybach en Zeppelin weer op door de toenemende populariteit van luchtschepen en de eerste passagiersvlucht over de Atlantische Oceaan in 1928, waarbij gebruik werd gemaakt van vijf Maybach V12-motoren. Deels gebruikmakend van die techniek onthulde Maybach in 1929 de luxueuze Maybach 12 met een 7,0-liter V12 en later de DS 7 en DS 8 Zeppelin. Maybach-Motorenbau bleef tot het begin van de Tweede Wereldoorlog 'repräsentationsfahrzeugen' bouwen, maar stapte na 1940 over op motoren voor tanks en ander militair materieel. Na de oorlog viel het bedrijf terug op de ontwikkeling van zware motoren en generatoren. In 1960 kwam de onderneming in handen van Daimler-Benz en werd omgedoopt tot Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH, kortweg MTU.



binnen Daimler wilde men niet nog meer kosten maken en eerst geld verdienen. We moesten ons daarom concentreren op de 57 S en 62 S." De mogelijkheid voor een coupé diende zich uiteindelijk toch aan en wel in een zeer toepasselijk historisch perspectief, legt Hustinx uit. "Via de beroemde Duitse autofotograaf René Staud kwam ik in contact met de CEO van bandenfabrikant Fulda, Bernd Hoffmann. In 1938 ontwikkelde Maybach voor Fulda de W38 met een carrosserie van Dorr & Schreck, waarmee 200 km/h mogelijk was. Gezamenlijk hebben we het idee ontwikkeld om een gelijksoortig project te starten op basis van de 57. Dat is in 2005 de spectaculaire Maybach Exelero geworden. Het ontwerp daarvan is gedaan door de toen nog studerende en zeer getalenteerde designer Fredrik Burchhardt. De techniek is in Sindelfingen gedaan." Hustinx benadrukt hoe uniek dit project was en dat zich daarna nooit meer iets dergelijks heeft voorgedaan binnen Maybach. Dit was ook de tijd waarop de innemende Nederlander de keuze maakte om na 23 jaar het inmiddels tot Daimler-Chrysler omgedoopte bedrijf te verlaten. "Ik heb daar echt een fantastische tijd gehad, waarop ik met trots terugkijk, maar ik kon helaas niet meer verder met het thema Maybach."

VIJF STERREN

Na zijn vertrek bij DaimlerChrysler duurde het niet lang voor Hustinx via een ander project 'aan de zijlijn' toch weer bij Maybach betrokken raakte. "Peter Mähling, een zeer goede klant van Maybach, benader-

de mij met de vraag of ik interesse had in een project. Het ging om de overname van een deel van Thyssen-Krupp: de carrosseriebouwer en prototypespecialist Xenatec, dat zijn oorsprong kent in Drauz. Dit bedrijf was onder meer bekend van de Porsche 356B Roadster uit 1959." Hustinx kreeg ook bij Xenatec de verantwoordelijkheid over sales en marketing en zo kon hij het idee voor een tweedeurs Maybach 57 alsnog uitwerken. Daarbij kwamen de nauwe banden met zijn voormalige werkgever goed van pas en kon de auto niet alleen onder de naam Maybach 57 SC verkocht worden, maar kwam er ook een overeenkomst voor de levering van honderd 57 S donorauto's. "Dit was echt een omvangrijk project, want de planning was om honderd exemplaren te bouwen, en we hadden een optie voor nog eens honderd stuks. De verantwoordelijkheid voor het ontwerp heb ik opnieuw bij Burchhardt neergelegd." Om van de vierdeurs Maybach 57 een tweedeurs coupé te maken, zijn meer aanpassingen nodig dan je op het eerste gezicht misschien zou

MAYBACH 57 SC XENATEC

MOTOR	5.980 cc, V12
BORING X SLAG	82,6 x 93 mm
VERSNELLINGSBAK	automatische 5-bak
MAX. VERMOGEN	450 kW (612 pk) bij 5.250 tpm
MAX. KOPPEL	900 Nm bij 2.200-3.000 tpm
AANDRIJVING	achter
WIELOPHANGING V/A	onafh., dubb. dr. luchtvering/multilink luchtvering
REMMEN V/A	gev. schijven, 376 mm/gev. schijven, 355 mm
AFMETINGEN (L/B/H)	5.728/1.751/1.544 mm
WIELBASIS	3.390 mm
GEWICHT	2.865 kg (rijklaar)
BANDEN V/A	275/45 R 20
TOPSNELHEID	ca. 275 km/h
0-100 KM/H	5,0 sec
NIEUWPRIJS	€ 675.000 (excl. belastingen)
PRIJS NU	€ 800.000

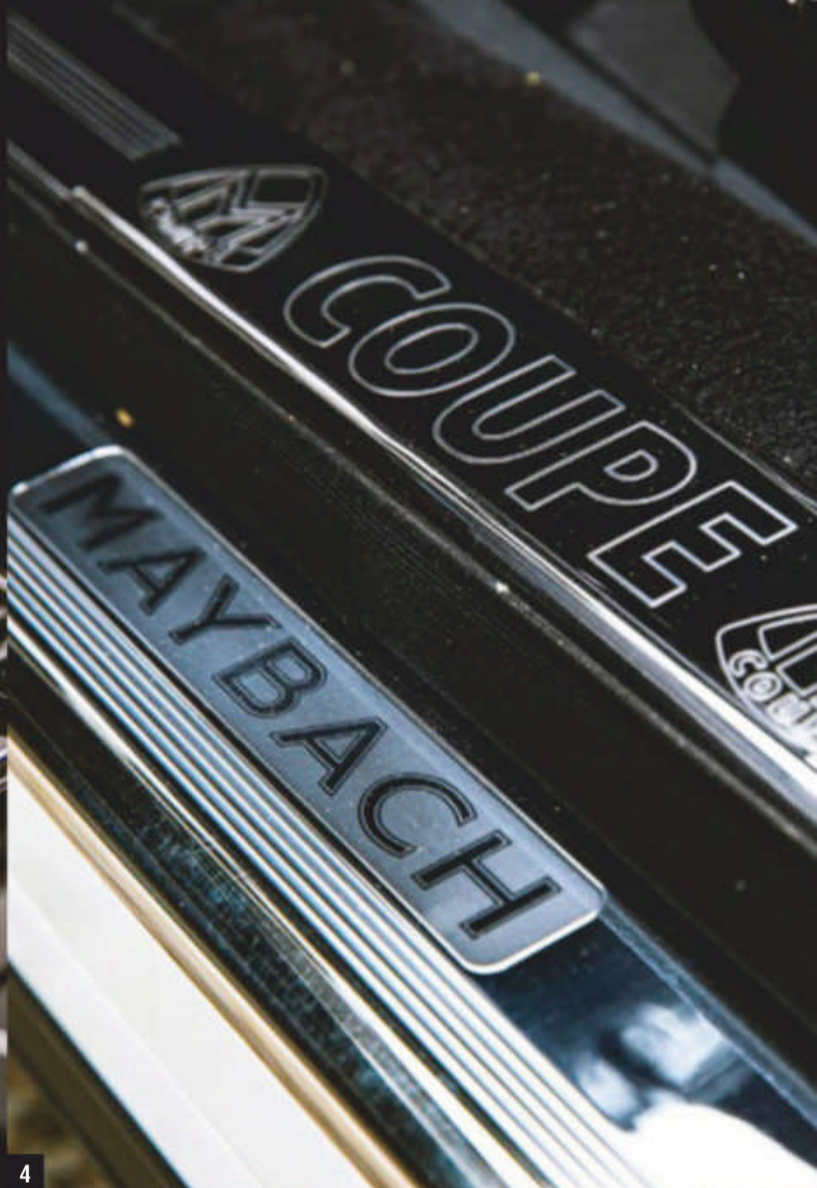
Alle gegevens volgens fabrieksopgave

HET ENIGE WAARMEE DEZE REUSACHTIGE COUPÉ VLUCHTIG OMSPRINGT IS DE SPRINT NAAR 100 KM/H

denken. “De A-stijl ligt vlakker, omdat het dak lager is. De B-stijl is 20 centimeter naar achteren verplaatst voor betere verhoudingen en een ruimere instap achterin. De C-stijl is aangepast aan de coupé-lijn. Alle constructies hebben we vervolgens laten berekenen door Porsche Engineering”, meldt hij terecht met trots in zijn stem. Ook zijn de achterbumper en de achterlichten aangepast en loopt er geen rode verbindingsstrook meer onder het kofferdeksel door. Dat oogt homogener, maar helaas is dat niet te zeggen van de voorkant, waar de opzichtige voorbumper nogal uit de toon valt. Eigenlijk is alleen de motorkap hetzelfde gebleven, terwijl de wielbasis met 3,39 meter gelijk is aan die van de sedan. De totale lengte bedraagt 5,73 meter en met een gewicht van ruim 2.800 kilo kunnen we bepaald niet spreken van een sportcoupé. Dat is volgens Hustinx ook nooit de bedoeling geweest en het doet geen afbreuk aan de auto. Het exemplaar dat wij rijden, is afkomstig van autobedrijf Auto Leitner en verkeert in nieuwstaat. De 57 SC is als een opera van Wagner: zwaar, groot en zonder enige bescheidenheid, wat deels met de afmetingen en deels met de vormgeving te maken heeft. Bij het instappen is het belangrijk het hoofd even te buigen omdat het dak een stuk lager is, maar eenmaal

achter het stuur merk je geen verschil zolang je niet achterom kijkt. Daar is het namelijk veel knusser dan in de sedan, maar zeker niet minder ruim, want de achterpassagiers kunnen onderuit gezakt met de benen over elkaar televisie kijken of eventueel wat werk doen op de klaptafeltjes. Ook qua rijbeleving is de coupé gelijk aan de sedan en dus draait alles om comfort. Ondanks een vermogen van 612 pk en 900 Nm koppel moet je geen sportief weggedrag verwachten. Wel sportief is de sprint van 0 naar 100 km/h, die de reusachtige coupé afrandelt in slechts vijf tellen. Ook daarna blijft de 57 SC serieus versnellen, met de twaalfcilinder biturbo bescheiden brommend op de achtergrond. Op ruime en glooiende wegen voelt de Maybach aan als het spreekwoordelijke zwevende tapijt en straalt hij een rust uit die uitnodigt om honderden kilometers onafgebroken te rijden. Het interieur is daar ook op gericht, want het meubilair is van topniveau. Qua uitrusting verraadt het interieur duidelijk zijn leeftijd: er is een overdaad aan schakelaars en een klein bemeten infotainment-beeldscherm. De afwerking is uitstekend en doet beslist niet onder voor wat Mercedes-Benz tegenwoordig als Maybach verkoopt. Door de rust en stilte binnenin is het aan te raden tijdens de eerste kilometers de snelheidsmeter in de gaten te houden, want je rijdt ongemerkt veel te snel. Als reisauto verdient de Maybach 57 SC vijf sterren, maar het gaat te ver om het een Gran Turismo te noemen. Sportiviteit is niet te vinden in het vocabulaire van Maybach, ook al was de 57 S bedoeld als de sportieve variant van de 57.





1 Een coupé met het zitcomfort van een limousine. 2 Helaas is Maybach tegenwoordig niet langer een merk, maar een uitrustingsniveau. 3 Middenconsole en automaatpook zijn afkomstig uit de W220 S-klasse. 4 Dubbele gepolijste instaplijsten voor een vorstelijk onthaal. 5 Net als de limousine heeft ook de SC supplementaire meters voor de achterpassagiers. 6 Ruim een decennium later is het interieur van Maybach nog een toonbeeld van kwaliteit en afwerking.



Met de S-stand geselecteerd biedt het luchtgeveerde onderstel iets meer precisie en deint het minder bij lage snelheden, maar sereen zoeven blijft toch het primaire doel van deze auto. Daarin blinkt de Maybach uit ten opzichte van de Rolls-Royce Phantom, want daarin was de deinende waterbedervaring een sta-in-de-weg op een bochtig en verlaten stuk asfalt.

ELF STUKS

Door een verschil in visie en een investeerder die meer gericht was op financiën dan op productontwikkeling, kwam het eind verrassend snel voor Xenatec en besloot Hustinx voor de tweede maal afscheid te nemen van een Maybach-avontuur. De eerste auto - een zwart exemplaar - was eind 2010 gereed en eind 2011 ontstonden de eerste twijfels al over het voortbestaan van Xenatec en daarmee de 57 SC. Diverse bronnen melden tegenwoordig verschillende productieaantallen, variërend van acht stuks tot elf stuks, maar zelfs Hustinx kan daarover geen uitsluitsel bieden. "Het zijn er wel iets meer dan negen geweest, maar exact weet ik het echt niet", is zijn antwoord. We vragen hem ook waar de 'C' voor staat in 57 SC. Is dat eenvoudig voor 'Coupé' of staat het, zoals een aantal zelfbenoemde influencers beweren, voor de vreemde naam 'Cruiserio'? "Daar weet ik niets van, de C staat gewoon voor Coupé, meer niet", reageert Hustinx verhelderend. En nu we het

toch over influencers hebben, kunnen we direct een hardnekkige vergissing rond het traditionele Duitse Maybach wegnemen. Het blijft namelijk voorkomen dat mensen het eerste deel van de merknaam uitspreken als de maand mei in het Engels. Een dergelijk anglicisme getuigt niet alleen van onwetendheid, maar is zelfs ongepast. Spreek de eerste lettergreep van Maybach dus uit zoals de eerste lettergreep van Thailand. Tot slot vragen we ook Douwe Leitner of hij misschien informatie heeft met betrekking tot het totaal aantal exemplaren van de 57 SC, want hij heeft inmiddels verschillende exemplaren van de grote coupé in zijn showroom gehad. Maar ook hij heeft geen exacte aantallen kunnen vinden en houdt het eveneens op elf stuks. Daarmee steekt de 57 SC qua exclusiviteit met kop en schouders uit boven de Bentley Brooklands en Rolls-Royce Phantom Coupé. Het laat zich raden wat dit op termijn met de begeerlijkheid en de prijs van deze witte olifant gaat doen. **AW**



MERCEDES-MAYBACH

Toen op 17 december 2012 de laatste Maybach de fabriek in Sindelfingen verliet, leek dit het einde van het merk en van de erfenis van de 'koning der constructeurs', zoals Wilhelm Maybach in zijn glorie-dagen in Frankrijk bekend stond. Eind 2014 al herintroduceerde Mercedes-Benz de naam Maybach, maar nu als extra luxe en verlengde versie van de S-Klasse. En daar bleef het niet bij. De nieuwe Mercedes-Maybach, intern bekend onder de code X222, was gebaseerd op de W222-generatie van de S-Klasse en kreeg 40 centimeter meer beenruimte achterin dan de standaard variant. De auto was leverbaar als achtcilinder S500 en als twaalfcilinder S600. In november 2016 volgde de S650 Cabriolet op basis van de tweedeurs C217. Na een enorme concept-coupé die later dat jaar als Mercedes-Maybach 6 gepresenteerd werd in Pebble Beach, volgde in Genève in 2017 de G650 Landulet. In april 2018 volgde in Peking de Mercedes-Maybach Ultimate Luxury, een concept SUV-limousine op basis van de GLS met dezelfde elektrische aandrijflijn als de 6. Niet geheel toevallig kwam er eind 2019 wederom een SUV en weer in China, waar de Mercedes-Maybach GLS 600 op basis van de X167 GLS gepresenteerd werd tijdens de Guangzhou Auto Show. De meest recente toevoeging is de Z223 op basis van de volledig nieuwe W223 S-klasse en die komt met 18 centimeter meer wielbasis op een totale lengte van 5,47 meter. Mercedes biedt deze nieuwe Maybach-variant aan als S580 4Matic met een mild-hybrid 4.0 biturbo V8 met 489 pk en 700 Nm en als S650 4Matic met een 6.0 biturbo V12 met 630 pk en 1.000 Nm. Dat deze nieuwe versie een succes wordt, is vrijwel zeker, want van de voorloper wist Daimler tussen 2015 en 2020 ruim 50.000 exemplaren te verkopen, wat in vergelijking met de ongeveer drieduizend exemplaren van de W240 een gigantische toename betekende. Daar staat echter tegenover dat Maybach niet langer een zelfstandig merk met eigen modellen is, maar slechts één van de versies waarin de topmodellen van Mercedes worden geleverd ...

Met dank aan Leon Hustinx voor zijn medewerking en Douwe Leitner (www.autoleitner.nl) voor het ter beschikking stellen van zijn Maybach 57 SC.

Auto Week

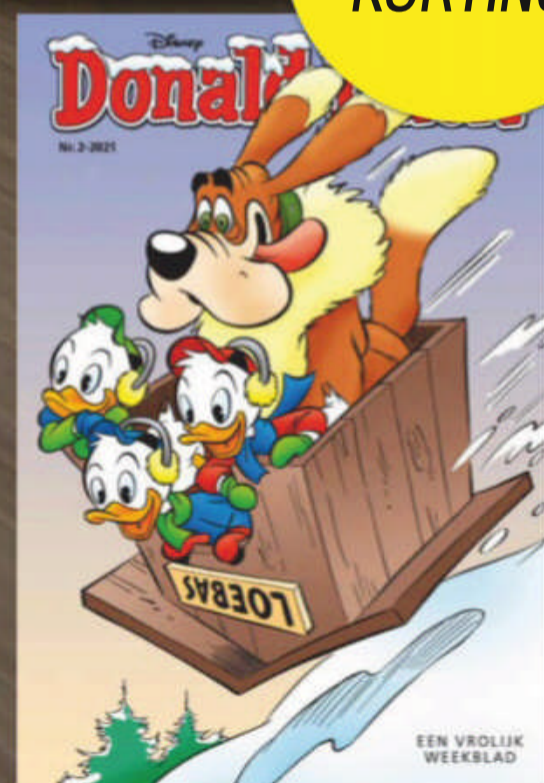
UNIEK ABONNEEVOORDEEL NU JE 2^e ABONNEMENT EEN JAAR LANG VOOR 50% KORTING!



**50%
KORTING**

**50%
KORTING**

**50%
KORTING**



Keuze uit meer dan 30 tijdschrift abonnementen. Nog geen AutoWeek-abonnee? Ga dan snel naar autoweek.nl/geniet

**GA SNEL NAAR AUTOWEEK.NL/VOORDEEL
OF BEL 088-5500250**

(MA T/M VRIJ
09-21 UUR)

ROADTRIP

BUGATTI VEYRON
EN CHIRON

EEN KWESTIE VAN DNA



Zo'n 30 jaar geleden maakte Bugatti een nieuwe start in Campogalliano, terwijl 15 jaar geleden een doorstart volgde in Molsheim. We reizen heen en weer tussen fabrieken en werelden.

Het is doodstil. We horen alleen ergens een deur kraken en om de 20 seconden valt er een regen­druppel van het plafond in een emmer. De 'blauwe fabriek' ligt er verlaten bij. Het is alweer 30 jaar geleden dat de Italiaanse ondernemer Romano Artioli hier in het Italiaanse Campogalliano de productie van de nieuwe supersportwagen Bugatti EB 110 opstartte en droomde over een succesvolle toekomst. Dat deed Ferdinand Piëch ook, toen hij in 1998 als hoogste baas van het VW-concern de merkrechten uit de failliete boedel overnam en de productie verplaatste naar de oorspronkelijk-

ke Bugatti-fabriek in het Franse Molsheim, gelegen in de Elzas. En dat is precies de plek waarnaar we onderweg zijn. Dat doen we natuurlijk in stijl: ons vervoer betreft een Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse én een Bugatti Chiron Sport. We kunnen niet wachten om weg te rijden, dit wordt een bijzondere dag. Na een kort, hoogfrequent gegorgel komt de machtige achtlitermotor van de Veyron tot leven. Waar de 'normale' Veyron al over 1.001 pk beschikte, deed deze uitvoering er met 1.200 pk nog een schepje bovenop. Met dit duizelingwekkende vermogen verbrak de auto in 2013 het wereldrecord voor de snelste roadster met straatgoedkeuring. Hij haalde een snelheid van 408,84 km/h.

INFERNO

Van hard rijden kunnen we op het moment alleen maar dromen. We sukkelen met 50 km/h voort en we hebben te maken met krappe rotondes en slechte wegen. De vermogens- en snelheidsmeters van onze auto's lijken wel kapot, want ze komen nauwelijks in beweging. Dat verandert gelukkig als we de snelweg opdraaien, waar blijkt dat het kleinste tikje tegen het gaspedaal voldoende is om in de machinekamers een inferno te ontketenen. Van nul naar een boete van € 1.000 duurt in Italië slechts enkele seconden. Opvallend is hoe zeer de Veyron een echt geesteskind is van Ferdinand





Acht liter cilinderinhoud,
16 cilinders, maximaal
1.500 pk. Deze Bugatti's
zijn een bolwerk tegen
de elektrificatie

1
2





3

1 Het Chateau St. Jean deed al dienst als Bugatti-hoofdkantoor toen Ettore Bugatti er de scepter zwaaide. Nadat Volkswagen het merk overnam, werd het kasteel opgeknapt. Volgens de geruchten wil het VW-concern afscheid nemen van zijn exclusieve dochtermerk. 2 In 2016 werd het model als opvolger van de Veyron aan de wereld voorgesteld en hij overtreft zijn voorganger in alle opzichten. Dat geldt ook voor de prijs: € 2,6 miljoen. 3 Met een vermogen van 1.200 pk is geen berg te hoog voor de Veyron. 4 De oude fabriekgebouwen staan leeg. De Veyron en de Chiron zagen beide onder VW-regie het levenslicht in de nieuwe fabriek in Molsheim, de traditionele thuisbasis.

Piëch. Hij brult er niet ongemanierd op los en het puberale gedrag van andere supersportwagens is hem ook vreemd. Daar staat hij simpelweg boven. Zijn uitstraling is werkelijk ongekend.

Voor de lunch stoppen we bij het Gardameer. Wij zijn vooral geïnteresseerd in de menukaart, alle andere aanwezigen hebben alleen oog voor de auto's. Het feit dat de Veyron toch echt een occasion is, doet daar niets aan af. Vergis je niet, je moet er nog altijd zo'n € 2,5 miljoen voor neerleggen als je een gebruikt exemplaar wil. Dat komt neer op zeventien nieuwe 911 Carrera's. Als je desondanks jezelf er eentje cadeau wilt doen, dan is het ook goed om te weten dat ook het bezit van een Veyron een nogal prijzige grap is. Een setje nieuwe banden nodig? Reken op zo'n € 20.000. Voor een simpele oliewissel moet je op een vergelijkbaar bedrag rekenen. Dat de mammoetmotor daarvoor 18 liter verse olie krijgt geserveerd, is een schrale troost. Om ervoor te zorgen dat hij ook bij een snelle rit door de Alpen het hoofd koel weet te houden, heeft het koelsysteem een indrukwekkende inhoud van 55 liter. Alleen al de motor en de versnellingsbak wegen samen zo'n 700 kilo – niet een gewicht dat je associeert met een bochtenridder. Vervelend is de grote draaicirkel van de Veyron, waarmee je in krappe bochten vrachtwagenachtige manoeuvres moet maken.

GOEDE REISAUTO

De Chiron rijdt iets gemakkelijker dan de Veyron. Ook in andere opzichten overtreft hij maatstaven, met een vermogen van 1.500 pk en een koppel van 1.600 Nm. Tegelijkertijd is het met een acceptabel comfortniveau en een laag geluids-



4



1

niveau in het interieur best een goede reisauto. Om voort te sukkelen met 250 km/h heb je slechts 270 pk nodig, zo vertelt de meter ons. Kinderspel. Maar het kan ook anders. Als je het gaspedaal diep intrapt, knalt het beest in slechts 13,1 seconden naar 300 km/h, om pas bij 420 km/h de strijd met de luchtweerstand op te geven. Dit is gegarandeerd de killer in elk autokwartet! Vergeet al die aandachtstrekkers die zich hard schreeuwend de zuigers uit hun cilinders hoesten, deze auto is echt andere koek. De Bugatti is een gevalletje oer-geweld, die desgewenst elke concurrent verpulvert zonder daarbij ook maar met de ogen te knipperen.

Als vier turbo's naar adem happen, dan blijft er maar weinig berglucht over. Deze auto blijft maar gaan, met een kracht die blijft verbazen. Wellicht is hij te zwaar om bochten lekker te ronden, maar hij lijkt welhaast het asfalt recht te trekken om dat te compenseren. Dit is het vijfde element op wielen, een statement voor indrukwekkende ingenieurskunst, een cadeau voor de zintuigen. En zo ongekend exclusief, dat Ferrari-rijders langs de weg stoppen om de diep grommende hypercar te bewonderen. Ze staan erbij als kleine jongens en wenken. Er is veel kritiek geuit op het concept door de jaren heen, maar daar staat een Bugatti boven. Dit is de perfecte GT, beter kan niet. En het lijkt er voorlopig niet op dat er een overtreffende trap gaat komen. Blij en betoverd komen we 's avonds aan bij het Bugatti-hoofdkantoor Chateau St. Jean. Hier is het nu ook stil en vreedzaam. Het enige wat we nog horen, is het zachte knisperen van de afkoelende Bugatti's. **AW**

1+2 In 2010 kwam de sterkere Veyron op de markt, met 1.200 pk. De hoge ontwikkelingskosten zorgden ervoor dat er per auto € 4,7 miljoen verlies werd geleden.

3 Het hoogwaardige interieur van de Chiron. De meters in de middenconsole tonen de imposante vermogensgegevens. 4 Van de Vitesse-uitvoering werden slechts 92 stuks gemaakt. Dit exemplaar verbrak het wereldrecord voor de snelste in serie geproduceerde roadster: 408,84 km/h. 5 Hier, in de 'blauwe fabriek', werd vanaf 1992 de EB 110 gebouwd. Met een top van 342 km/h was het de snelste auto van dat moment. Dat geldt ook voor zijn nakomeling, de Chiron, die zelfs de 420 km/h kan aantikken.



2

3

'Een gebruikte Veyron zou eigenlijk best een fijne auto voor dagelijks gebruik zijn. Het is jammer dat hij ook gebruikt peperduur is'

Pierre-Henri Raphanel, voormalig Formule 1-coureur en Bugatti-testrijder



4
5





'IK WIL NIET ZEGGEN DAT IK VAKER VAN LAMBORGHINI WISSEL DAN VAN SOKKEN, MAAR IK HEB ER REDELIJK WAT ONDER MIJN KONT GEHAD'

SALAR AZIMI

GEBOREN 1982

WOONPLAATS Aardenburg

OPLEIDING Studie accountancy en bedrijfsmanagement

CARRIÈRE Met zijn eigen spaargeld en dat van zijn vrouw startte Azimi na zijn afstuderen in 2005 Trendy Telecom in Sluis. Het draaide meteen zo goed dat Azimi met de winst kon investeren in andere telecomzaken, horeca en vastgoed. Vandaag de dag runt Salar onder meer diverse gsm-, telecom en retailondernemingen, een aantal horecazaken, tientallen vastgoedpanden en een hotel-restaurant. Zijn filosofie: investeer in verschillende sectoren, dan gaat er altijd iets goed.



'IK HEB INMIDDELS ZO'N BEETJE ALLE LAMBORGHINI'S VAN DE LAATSTE JAREN GEHAD'

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

Waar reden jullie vroeger thuis in?

"Ik kwam op mijn 13e met mijn broertje en mijn ouders als vluchteling van Iran naar Nederland. In Perzië reden we volgens mij in een Opel Kadett, maar de nationale auto is een Paykan. Dat was de S-klasse van mijn jeugd. Ik ben helemaal geen fan van oldtimers, maar zo'n Paykan is een droomauto om nog eens te hebben. Hij kost misschien maar € 2.000, maar ik zou 'm zo ruilen voor mijn Lamborghini. Puur vanwege de nostalgische herinneringen aan mijn kinderjaren."

Wat was de eerste auto die je zelf kocht?

"Een Ford Escort. Dat was toen een heel sportieve auto. Handgeschakeld. Eentje moet toch de eerste zijn."



Je riep als kind al dat je miljonair wilde worden. Stond er toen al een auto op je verlanglijst?

"Het hoogst haalbare was een Lamborghini, om het zo te noemen. Maar ik heb inmiddels zo'n beetje alle Lamborghini's van de laatste jaren gehad. Ik begon met de Gallardo, daarna kwam de Murciélago en vervolgens de Aventador en de Urus die ik nog steeds heb. Ik wil niet zeggen dat ik vaker van Lamborghini wissel dan van sokken, maar ik heb er redelijk wat onder mijn kont gehad."

Is je autohart net zo groot als je autoverzameling?

"Mijn broertje is helemaal zot van auto's. Daardoor ben ik erin gerold, maar je moet mij niet vragen hoeveel wagens ik precies heb. Waar staan ze, wie rijdt ermee? Ik heb echt geen idee, een stuk of dertien gok ik. Op dit moment rijd ik zelf het vaakst in de Rolls-Royce Ghost en mijn Mercedes S-klasse, maar ik heb ook nog de allernieuwste Porsche Cayenne hybride, een Lamborghini SVJ, een BMW X6 en een mooie Mercedes-AMG GLE."

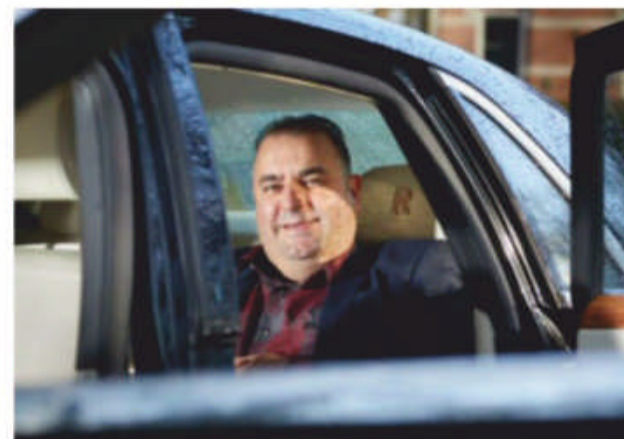
Heb je een favoriet?

"Dat is de Mercedes-Benz S-klasse, die ik in zwart en wit heb."

Is jouw autocredo: hoe meer, hoe beter?

"Nee hoor, je kunt er maar in een tegelijk rijden. Maar het is fijn als je de keuze hebt, toch? De Rolls-Royce is leuk en aardig om in rondgereden te worden, maar het is geen

Van asielzoeker uit Iran naar selfmade multimiljonair met een eigen kasteel. Het leven van Salar Azimi leest als een jongensdroom. En zo ziet zijn wagenpark er ook uit.



Mercedes S-klasse. Het gebruiksgemak, de luxe, de lekkerheid. De klasse van Mercedes is ongeëvenaard. Lamborghini's zijn ook leuke auto's, we hebben net de nieuwste van een miljoen euro besteld. Maar daar ga je niet mee naar de Albert Heijn. Het zijn hebbedingetjes, net als de Ferrari F12 die we een korte tijd hebben gehad."

Hoe zou je je rijstijl omschrijven?

"Vlot. Ik rijd veel te hard. Omdat ik altijd haast heb. Ik heb nog niet eens tijd om naar de wc te gaan, zo druk ben ik."

Vind je het belangrijk dat je auto's elk hun eigen unieke features hebben, zoals de vuurspuwende uitlaat onder je Lamborghini?

"Ja, ik houd van bijzondere gadgets. Die uitlaat heeft geloof ik € 30.000 gekost, daar koop je twee andere auto's voor. Maar dat vind ik het wel waard. Mijn auto's hebben ook zo goed als allemaal een bijzonder geluid uit de uitlaat. Sommige exemplaren zijn gewraapt, zoals de Urus met de Perzische vlag."

Zie je je wagenpark als een investering of is het puur speelgoed?

"Op auto's verlies je altijd geld, behalve als je bepaalde limited edition-exemplaren hebt. Het zijn slechte investeringen, tenzij je kiest voor bijzondere varianten. Maar op die S-klasse schrijf ik weet ik hoeveel per jaar af. Als er een kras of deuk op komt, repareer ik die ook liever niet. Iedere euro die je erin steekt, ben je kwijt." ■

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

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

Freelance auteurs en redactiemedewerkers

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

Brand Director Martijn van der Neut
CEO DPG Media Magazines B.V. Erik Roddenhof
Marketing Nick Thole (brand manager), Sjoerd Jilderda, Nick Schnater
Sales Liesbeth van der Neut, Paul Scholten
Secretariaat Pauline Bosselaar
Redactieadres Jacob Bontiusplaats 9, 1018 LL Amsterdam, Postbus 2104, 1000 CC Amsterdam, tel. 088-550 02 50

Internet www.gtomagazine.nl
E-mail gto@gtomagazine.nl
Drukkerij Pijper Media
Uitgeverij DPG Online Services B.V., Jacob Bontiusplaats 9, 1018 LL Amsterdam, 088 - 751 80 00

Abonnementen

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

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

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

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

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

Met ingang van 1 januari 2021 zullen voor AutoWeek GTO de abonnementsprijzen wijzigen in onderstaande bedragen:

Betalingsperiode:	Automatische incasso:	Acceptgiro:
Kwartaal (1 nr)	€ 5,49	€ 8,54
Halfjaar (2 nrs)	€ 10,98	€ 14,03
Jaar (4 nrs)	€ 21,96	€ 25,01

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

Losse nummers

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

België

Verdeler in België: DPG Media Home Deco, Hendrik Consciencestraat 40-42, 2800 Mechelen. Voor de voordeligste abonnementsvoorwaarden voor een nieuw abonnement op AutoWeek of vragen over uw abonnement neem contact op met +32 - 2 556 41 50 (op werkdagen van 8.00 uur tot 16.30 uur) of per e-mail: abo.dpgmedia@partnerpress.be. Reeds verschenen nummers: exemplaren nabestellen kan tot maximaal twee maanden na de verschijningsdatum. Nabestellingen kunnen uitsluitend worden gedaan via de dagbladhandel. Plaats je nabestelling bij een dagbladhandelaar van je keuze, met vermelding van de titel, het aantal gewenste exemplaren, het 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., uitgeverij van AutoWeek GTO, heeft het privacy statement gewijzigd in verband met de recente overname door DPG Media. De gewijzigde privacy statement kunt u bekijken via www.dpgmediamagazines.nl/privacy-en-cookiebeleid/. Heeft u vragen hierover? Dan kunt u een mail sturen naar privacy.nl@dpgmediamagazines.nl. Deze gegevens worden gebruikt ter uitvoering van de overeenkomst en om abonnees en klanten te informeren over relevante producten en diensten van DPG Media Magazines B.V. De gegevens kunnen ook worden gebruikt door onze groepsmaatschappijen en door zorgvuldig geselecteerde derden om u te informeren over relevante aanbiedingen betreffende producten en diensten van DPG Media groepsmaatschappijen of deze derden. Dit gebeurt per mail, als u hier toestemming voor hebt gegeven en per post, tenzij u hier bezwaar tegen maakt. De werkingsverantwoordelijke voor de gegevensverwerking is DPG Media Magazines B.V., Capellalaan 65, 2132 JL Hoofddorp. Uw persoonsgegevens worden verwerkt in overeenstemming met het privacy beleid van DPG Media. U kunt dit beleid raadplegen op www.dpgmediamagazines.nl/policy/. Hierin kunt u tevens vinden hoe u uw rechten als betrokkene uit kunt oefenen.

Voor Belgische lezers: je gegevens worden opgenomen in het 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

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

Aansprakelijkheid

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



ONGETEMD

Als AMG het predicaat 'Black Series' op een auto plakt, is het écht iets bijzonders. Alleen de allerpuurste en allerwildste auto's krijgen die naam. We zetten de nieuwe Mercedes-AMG GT Black Series naast de modellen die eerder die iconische naam kregen.





SHOWROOM

VOLGENDE KEER
IN GTO

GTO 2 VERSCHIJNT 25 MEI 2021
(ONDERWERPEN ONDER VOORBEHOUD)