

DUITSE VEREDELAARS

HOE ALOIS RUF PORSCHES SNELLER MAAKT •
125 JAAR ABT • ALPINA TERUG IN NEDERLAND

NUMMER 3 | 2021 | € 6,75

**Auto
Week**

GT

HISTORISCHE GROND

100 JAAR SPA-
FRANCORCHAMPS
MET DE BMW M3
COMPETITION



MASERATI MC20

PUUR *EN* SCHERP

DE NIEUWE MASERATI IS
NOG LEUKER DAN VERWACHT



OVER DESIGN
Niels van Roij
bespreekt de
Ferrari F40



DUBBELTEST

Audi RS E-tron GT - RS7

ONZE BENTLEY IS ER!



**CIRCUITTEST MET DE FERRARI
SF90 ASSETTO FIORANO**





1990, de Amerikaanse Indycar Series. Rijen glimmend aluminium staan klaar voor de race. Alhoewel... aluminium? Eén wagen springt eruit: een Porsche, gemaakt van ultralicht carbon. Bang om te verliezen, kwamen de andere teams in opstand.

'Carbon is niet veilig', zeiden ze. Het chassis werd verboden. Porsche verliet de Indycar Series. Later bleek carbon niet alleen lichter dan aluminium, maar ook veiliger. Nu zijn ze allemaal van carbon.

Grote veranderingen beginnen met weerstand.

Porsche. Gevormd op 't circuit.

**h
en
en
ngen
eerstand**



PORSCHE

DE NIEUWE C-KLASSE.

Met de nieuwe C-Klasse zet Mercedes-Benz opnieuw een grote stap naar een nog efficiëntere en digitalere wereld. Neem plaats in een uitnodigende comfortzone, afgewerkt met bijzonder fraaie materialen. Ontdek hoe de nieuwe C-Klasse moderne luxe herdefinieert bij uw Mercedes-Benz dealer of op mercedes-benz.nl.



De nieuwe C-Klasse van Mercedes-Benz.



Gecombineerd verbruik: 5,1 - 7,4 l/100 km, 19,6 - 13,5 km/l - CO₂-uitstoot: 135 - 168 g/km (WLTP).
Voor officiële dealeradressen, kosten en leveringsvoorwaarden, zie mercedes-benz.nl.

HET BESTE OP DE AUTOBAHN

De Duitse autobahn blijft een uniek fenomeen. Hoewel de drukte en honderden *baustellen* vaak voor veel vertraging zorgen, zijn er nog altijd kilometers autosnelweg waar je ongelimiteerd hard kunt rijden. In deze tijd van beperking van de uitstoot van het autoverkeer is het haast ondenkbaar dat dat nog mag. Voor de groene partijen in Duitsland is een maximumsnelheid natuurlijk een belangrijke speerpunt voor de verkiezingen in september, tegenstanders van de *tempolimit* vinden dat er domweg meer elektrische auto's in de stad moeten worden verkocht als compensatie voor de uitstoot van de enkeling die 250+ wil rijden. Maar die autobahn als speeltuin voor de gewone man is in elk geval nu nog een fenomeen.

Hoewel de topmodellen van de Duitse merken zich doorgaans uitstekend gedragen op de autobahn, zijn er toch ook heel wat bedrijven die zich hebben toegelegd op het verder verbeteren van de prestaties. We lichten drie gevestigde namen uit in deze AutoWeek GTO. Als eerste is dat RUF, het bedrijf van de zeventiger Alois Ruf. Zijn missie is om Porsches sneller te maken door ze lichter te maken en tegelijk extra vermogen te geven. En dan is er Alpina, dat BMW's tot echte hogesnelheidstoermachines maakt (terwijl BMW met de M-modellen circuitprestaties opzoekt). Tot slot nemen we een kijkje bij Abt, dat 125 jaar geleden begon met het verbeteren van koetsen en nu wel raad weet met het oppeppen van auto's van de Volkswagen-groep. Het opvallende is dat deze drie bedrijven ook nog eens op een steenworp afstand van elkaar zijn gevestigd in Zuid-Duitsland, met een paar stukken ongelimiteerde autobahn praktisch voor de deur. De verbeterdrang zit hem dus waarschijnlijk in de frisse lucht die uit de Alpen komt waaien, die je zo mooi in de verte kunt zien liggen.

Damiaan Hage
Redactie GTO Magazine



12

TWEE EIGEN KARAKTERS

Powertest Aston Martin Vantage Roadster - Mercedes-AMG GT-C Roadster



36 100 JAAR RACEGESCHIEDENIS
 Historische grond BMW M3 G80



72 LA VOITURE NOIRE
 Interview Coachbuilding volgens Bugatti



48 MET FUNFACTOR
 Reportage Ferrari Portofino M



EN VERDER ...

- 8 Insight
- 22 Reportage • Project Continental
- 26 De hoogste versnelling • Maserati MC20
- 34 Design • Niels van Roij over de Ferrari F40
- 54 Duits vakwerk • RUF
- 62 Duits vakwerk • Alpina
- 66 Duits vakwerk • 125 jaar Abt
- 76 Dubbeltest • Audi RS7 Sportback - Audi RS E-tron GT
- 92 Tracktest • Ferrari SF90 Assetto Fiorano
- 96 GTO-leven • Mobicep
- 98 Showroom

86 PORSCHE CAYENNE
 TURBO GT
 'EEN BEESTACHTIGE
 KRACHTPATSER'



Onder redactie van Lars Krijgsman en Joas van Wingerden

INSIGHT

EXCLUSIEF
AUTONIEUWS
& GADGETS



VOOR DE KLEINE FAN

PORSCHE • Soms maakt kinderspeelgoed ook volwassenen nog hebberig. Dat is het geval bij de nieuwste **Porsches** van **Playmobil**. Zowel de **911 GT3 Cup** als de **Mission E** (Taycan-concept) zijn door Playmobil uitgebracht. Compleet met verstelbare spoilers en werkende verlichting. De 911 kost € 49,99, de Mission E € 59,99.



DUURDER DAN DE INHOUD?

BUGATTI • Je kunt niet met zomaar een willekeurige boodschappentas uit een **Bugatti** stappen natuurlijk. Daarom is er nu deze tas van **Schedoni**, bestaande uit maar liefst 150 lederen delen, in elkaar gezet met de hand in 110 uur. Helemaal naar wens qua materiaal en kleur samen te stellen door Bugatti-eigenaren. Een prijs is nog niet bekend.





STEKKERMONSTER

FERRARI • Dat minder cilinders niet direct gelijkstaat aan minder kracht, bewijst **Ferrari** met zijn nieuwste model: de **296 GTB**. Die heeft een **2,9-liter biturbo V6** als kloppend hart en die krijgt bijval van een **167 pk sterke elektromotor**. Het resultaat is een rubberverwoestend systeemvermogen van **830 pk**. Daarmee schiet hij in **2,9 seconden vanuit stilstand naar 100 km/h** en in **7,3 seconden heb je al 200 km/h** op de teller staan. Het feest gaat door tot **330 km/h**. De plug-in hybride kan daarnaast ook nog 25 km volledig elektrisch rijden. Ferrari presenteert ook direct de nog heftigere 296 GTB Assetto Fiorano, die 12 kilo lichter is en dankzij aangepaste dempers en extra aerodynamische foefjes vooral op het circuit zijn mannetje moet kunnen staan. Nederlandse prijzen zijn op het moment van schrijven nog niet bekend.

ALTIJD OP TIJD

FERRARI • Bij een club horen is voor sommigen mensen heel belangrijk. Bijvoorbeeld voor de heren en dames van de **Britse Ferrari Owners' Club**. Die kunnen nu allemaal hetzelfde horloge dragen, want **Omologato** brengt een serie nieuwe horloges onder de naam **Maranello**, waar elk lid binnenkort ongetwijfeld mee loopt.

BUGATTI-TERRITORIUM

RIMAC • Dat **Rimac** en **Bugatti** samen verdergaan, is goed te verklaren als we Rimacs nieuwste creatie zien. De **Nevera** gedoopte productieversie van de in 2018 gepresenteerde **C_Two** is namelijk beestachtig sterk: **1.914 pk** mobiliseert de van vier elektromotoren voorziene krachtpatser. Het koppel is helemaal krankzinnig: **2.360 Nm**. Cijfers waarbij zelfs de Bugatti Chiron zich even achter de oren krabt. Dat geldt ook voor wat het met de snelheid van de Nevera doet. Wie het 'gaspedaal' intrapt, ziet namelijk na **9,3 seconden al 300 km/h** op de snelheidsmeter verschijnen. In nog geen **2 seconden is 100 km/h** bereikt vanuit stilstand. Qua topsnelheid moet de Nevera de Chiron wel voor zich dulden, al komt de Kroatische hypercar met **412 km/h** als toppunt ook absoluut niets tekort. Het ziet er ook nog eens - vanbuiten en vanbinnen - mooi en verfijnd uit. De Nevera kost, hou je vast, minstens **€ 2 miljoen**.





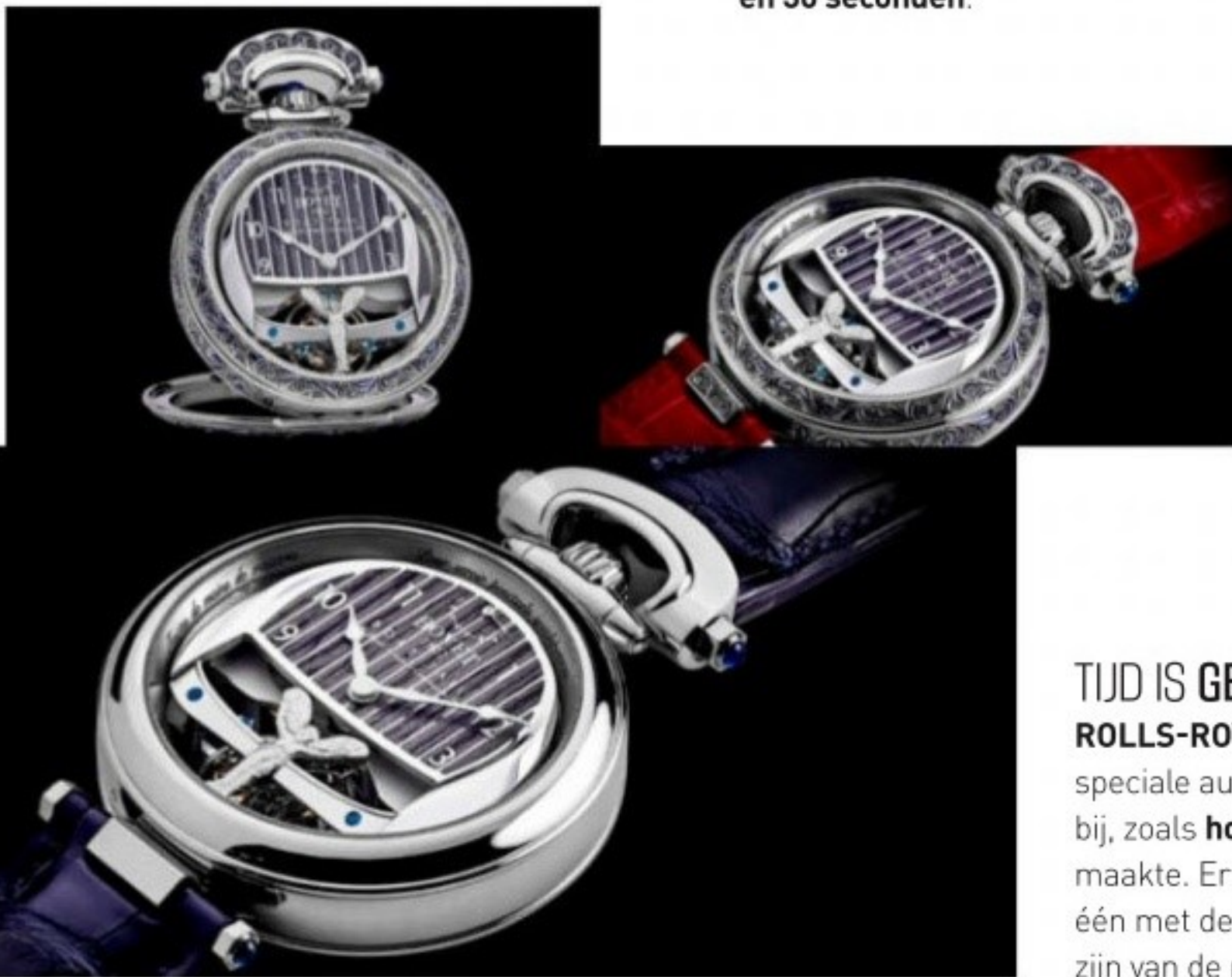
RED BULL-ERFENIS

ASTON MARTIN • Naast de extreme Valkyrie komt de **Valhalla**. Een hypercar die **Aston Martin** samen met **Red Bull Racing** ontwikkelde. De Valhalla heeft een **750 pk sterke 4.0 biturbo V8** van Mercedes-AMG die samenwerkt met een elektromotor, samen goed voor maar liefst **950 pk en 1.000 Nm**. De 'bescheidener' broer van de Valkyrie is daarmee bloedsnel: **0 naar 100 km/h is in 2,5 seconden** achter de rug en wie met de achttraps automaat doorgaat naar het hoogste verzet en het gas op de plank houdt, rijdt uiteindelijk 330 km/h. Volledig elektrisch rijden is ook mogelijk tot 15 km. Overigens doet de Valhalla de Nürburgring-Nordschleife in slechts **6 minuten en 30 seconden**.

222.112



Dat moet je in euro's afrekenen als je eigenaar wilt worden van een splinternieuwe Alfa Romeo Giulia GTA. De nog extremere GTAm kost zelfs € 226.888. Daar krijg je onder meer 30 pk extra voor ten opzichte van de Q, want de biturbo V6 levert in de GTA en GTAm 540 pk. Ook zijn ze 100 kilo lichter.



TIJD IS GELD

ROLLS-ROYCE • Met de **Boat Tail** zette **Rolls-Royce** al een uiterst speciale auto neer. Daar horen uiteraard ook speciale accessoires bij, zoals **horloges** die Rolls-Royce in samenwerking met **Bovet** maakte. Er is er één waarin een minuscule Boat Tail te zien is en één met de Spirit of Ecstasy erin. 18 karaat witgoud en diamanten zijn van de partij. Wat het kost, laat men uit beleefdheid achterwege.

ARRIVEDERCI AVENTADOR

LAMBORGHINI • Tien jaar geleden maakten we kennis met de **Lamborghini Aventador** en nu nadert het afscheid. Lamborghini zwaait de Aventador uit met de maar liefst **780 pk en 720 Nm sterke LP 780-4 Ultimae**. De sterkste Aventador tot nu toe, dus wat dat betreft een waardig afscheid. Hij sprint in **2,8 tellen naar 100 km/h** en raast door tot de digitale snelheidsmeter op **355 km/h** staat. Minstens zo indrukwekkend zijn de slechts 8,7 seconden die de ultieme Aventador nodig heeft om de 200 km/h te bereiken. Hij verdwijnt in ieder geval een stuk sneller uit het zicht dan de Aventador uit ons geheugen.





MCLAREN DENKT AAN IEDEREEN

MCLAREN • Nou ja, iedereen ... in ieder geval aan de **Legofans** (waarschijnlijk vooral kinderen) én aan volwassenen met een hoop geld en de zomer in hun bol. Om te beginnen met het Lego-verhaal: de Deense speelgoed-fabrikant komt met een Lego-versie van de spectaculaire McLaren Elva. De set bestaat uit maar liefst **263 stukjes** en het resultaat na een stevig potje bouwen is een **16 cm** lange, zelf in elkaar gezette Elva. Prijskaartje: omgerekend € 21,15. Voor iets meer, **€ 363.100** (Britse prijs) heb je een échte McLaren in huis. De **765LT Spider** welteverstaan, de open versie van de langere en krachtigere broer van de 720S.



TWEEWIEL-LOTUS

LOTUS • 'Simplify, then add lightness', zei Colin Chapman ooit. Veel lichter dan deze fiets gaat een Lotus niet worden. Samen met **fietsfabrikant Hope** werkte **Lotus** aan deze grotendeels uit **koolstofvezel opgetrokken racefiets** voor het **Britse nationale fiets-team**. Lotus is onder meer verantwoordelijk voor diverse aerodynamische slimmigheden en ontwierp de voorvork eigenhandig.



IN DE OVERGANG

LOTUS • Nee, **Lotus** is geen vrouw van middelbare leeftijd, maar toch zit het in de overgang. Dat wil zeggen: het merk maakt zich op voor een nieuwe fase, waarin het met een nieuwe line-up grotendeels elektrisch verdergaat. De **Emira** is de eerste nieuwkomer en die verenigt het nieuwe Lotus nog met het oude. Hier namelijk nog geen elektrokracht, maar de bekende **3.5 V6** van Toyota als benzinekrachtbron. Ook wordt een 2.0 vierpitter leverbaar van Mercedes-AMG, mogelijk die van de A45. Uitgebreide prestatiecijfers zijn nog niet bekend, al stelt Lotus al wel dat de Emira op z'n rapst in krap onder de **4,5 seconden van 0 naar 100 km/h sprint** en het tot **290 km/h uithoudt**. Qua uiterlijk zijn er ook nog wel wat invloeden van oudere Lotussen te zien, wel is hij met dik 1.400 kilo een stuk minder licht dan de Evora, Exige en Elise. Maar goed, het zal alsnog geen straf zijn om mee te rijden, al is nog even de vraag wat je dan moet betalen.





ZELFDE HART ANDERE ZIEL

De Aston Martin Vantage is er, zoals het een goede Engelse sportwagen betaamt, ook als open auto. Een stijlvolle manier om van de zomer te genieten. Een rechtstreekse confrontatie met de Mercedes AMG GT-C Roadster moet uitwijzen hoe Brits de Aston nog is.

Tekst Roy Kleijwegt • Fotografie Arno Lingerak

POWERTEST

ASTON MARTIN
VANTAGE US
MERCEDES-AMG
GT-C



U

it het kassahokje van het tankstation komt hij tevoorschijn. Het is bijna een mannetje uit een film. Hij is oud, mager en lang, loopt krom en voorzichtig en er zit een klein brilletje op zijn neus. "Bonjour, bonjour. C'est une belle voiture, ah?", klinkt het in vriendelijk Frans. Hij laat de small talk dan voor wat het is en komt

direct met de hamvraag. "Combien chevaux?" Hoeveel pk heeft deze mooie witte Aston Martin? Mijn middelbare-school-Frans is net van afdoende niveau dat ik hem kan antwoorden. "Cinq-cents-dix". Jawel, 510 pk. "Aaaaha, bon, bon ...", klinkt het bewonderend. Dan volgt er een hele riedel Waals-Frans die ik niet kan reproduceren, maar ik zie zijn wijzende vinger richting de weg en begrijp het woord Mercedes dus deduceer ik dat hij mijn collega al bij zijn pomp heeft gezien, eerder die ochtend. Ja, die dikke Mercedes hoort ook bij mij en ja dat is ook een mooie auto. Het oprechte enthousiasme van de pompbediende die hier duidelijk al enige decennia het Waalse achterland van brandstof voorziet, is verademend. Het is een soort bewondering voor mooie auto's die je in ons land niet vaak tegenkomt. Een soort blijheid, die doet denken aan bourgondisch genieten. Dat belooft veel voor vandaag. Na een lange coronatijd die ons met dik spul binnen Nederland hield, kunnen we eindelijk de verlaten heuvels van onze buurlanden weer opzoeken. In Zuid-België houden ze wel van snelle auto's en motoren. Op de vele oude stratencircuits die je kunt vinden worden nog regelmatig races gehouden, al dan niet met klassieke voertuigen. En tussen de races door is het door een gebrek aan bedrijvigheid een verlaten geheel, waardoor de lege bochtige wegen een paradijs vormen voor fijne stuurmachines. Ik zwaai de oude, blije man gedag en ga op zoek naar mijn tegenspeler van vandaag. Niet veel later verschijnt die in mijn spiegel. Die aanblik laat meteen een van de sterke kanten zien van de Mercedes-AMG GTC Roadster: zijn



voorkomen. Niet normaal wat er aan agressie in je spiegel verschijnt, als de Mercedes je achterop komt. De lage, brede neus en V8-dreun doen al veel, maar de bij zijn bescheiden facelift herziene grille en nieuwe dagrijverlichting maken hem nog bozer dan hij al was. Waanzinnig wat een apparaat. De Vantage heeft sinds zijn lancering ook wat kleine tweaks gehad. Ook hier een andere grille in de neus. Een meer klassieke Aston-neus om precies te zijn. Men miste kennelijk de zo kenmerkende horizontale sleuven. De auto oogt minder agressief dan de AMG, maar is wel herkenbaar aanwezig, zonder dat het overdaad is. Precies zoals een Aston Martin moet zijn, al zou je dat niet zeggen als je de nieuwe DBS met zijn walvismond weleens in het echt hebt gezien.

GEEN FAVORIET

De GT-C en de Vantage: het is een mooi duo bij elkaar. Zeker met het dak eraf ogen ze lekker laag en je ziet bij lokale bewonderaars de twijfel. Geen van beide springt eruit als favoriet. 'Allebei mooi', horen we nog het meest. De Mercedes is wat langer waardoor de Vantage compacter oogt en de GT-C wat strakker. De belangrijkste aanleiding voor deze vergelijking ligt uiteraard onder de motorkap van beide auto's. De nieuwe Vantage is enkel leverbaar met een 4.0 V8 die de Engelsen bij AMG inkopen. Ook de DBX en de DB11 hebben inmiddels deze krachtbron, al kun je de DB11 ook met V12 krijgen. Sommigen zien die motor-deal wellicht als heilig-schennis, maar in deze tijden is het dé manier voor een klein merk als Aston Martin om overeind te blijven. Al sinds het blok voor het eerst werd gebruikt in de AMG GT in 2014 zijn we vol lof over de motor en nu, zeven jaar later, is dat niet

1 Het dak van de Aston gaat bizar snel open en dicht: slechts 7 tellen! 2 De lichte blauwpaarse sfeer staat de auto goed. 3 De vier uitlaten zijn nu standaard, bij de lancering waren ze een optie. 4 Het leer in de Vantage is prachtig. 5 Het merk blijft exclusief. 6 Dezelfde motor heeft in de Engelsman een heel ander karakter. 7 We herkennen hier wel wat zaken van Mercedes' Comand-systeem.





DE ENGELSMAN WEEET ME
METEEN IN TE PAKKEN
MET ZIJN ZIEL



BEIDE AUTO'S
ZIJN IN STAAT
TOT HET LEGGEN
VAN METERS
RUBBER ALS JE
DE ELEKTRONICA
UITZET

ASTON MARTIN VANTAGE ROADSTER

<u>AANDRIJFLIJN</u>	benzine
<u>VERBRANDINGSMOTOR</u>	V8, 2 turbo's
<u>CILINDERINHOUW</u>	3.982 cc
<u>MAX. VERMOGEN</u>	375 kW/510 pk 6.000 tpm
<u>MAX. KOPPEL</u>	685 Nm bij 2.000 tpm
<u>UITSTOOT CO₂ WLTP</u>	263 g/km
<u>AANDRIJVING</u>	achter
<u>AANTAL VERSNELLINGEN</u>	8, automatisch
<u>REMMEIN VOÓR/ACHTER</u>	gev. schijven/gev. schijven
<u>GEWICHT</u>	1.628 kg
<u>VANAF PRIJS</u>	€ 203.556
<u>VERBRUIK</u>	11,6 l/100km (1:8,6)
<u>0-100 KM/H</u>	3,8 s
<u>0-200 KM/H</u>	13,3
<u>TOPSNELHEID</u>	306 km/h
<u>LENGTE</u>	4.465 mm
<u>WIELBASIS</u>	2.704 mm
<u>BREEDTE</u>	1.942 mm
<u>HOOGTE</u>	1.273 mm
<u>BANDEN OP GETESTE AUTO V/A</u>	Pirelli P-Zero 255/40 R 20 / 295/35 R20

Alle gegevens volgens fabrieksopgave





MERCEDES-AMG GT-C ROADSTER

AANDRIJFLIJN	benzine
VERBRANDINGSMOTOR	V8, 2 turbo's
CILINDERINHOUD	3.982 cc
MAX. VERMOGEN	410 kW/557 pk
bij 5.750 tpm	
MAX. KOPPEL	680 Nm bij 2.100 tpm
UITSTOOT CO ₂ WLTP	291 g/km
AANDRIJVING	achter
AANTAL VERSNELLINGEN	7, automaat
REMMEN VOÓR/ACHTER	gev. schijven/gev. schijven
GEWICHT	1.635 kg
VANAF PRIJS	€ 242.096
VERBRUIK	12,8 l/100km (1:7,8)
0-100 KM/H	3,7 s
0-200 KM/H	10,9 s
TOPSNELHEID	316 km/h
LENGTE	4.544 mm
WIELBASIS	2.630 mm
BREEDTE	1.939 mm
HOOGTE	1.259 mm
BANDEN OP GETESTE AUTO V/A	Michelin Pilot Super Sport 285/35R19 / 305/30 R20

Alle gegevens volgens fabrieksopgave.

anders. 'Dat klinkt leuk allemaal, maar daarmee is de Vantage gewoon een AMG GT met een Aston Martin-jasje', denk je nu misschien. Kijk, dat is dus een misverstand dat we uit de weg willen ruimen. Het kloppend hart met de twee turbo's tussen de cilinderbanken is weliswaar hetzelfde, maar dit zijn toch écht andere auto's. Het begint al met de aandrijflijn. Aston Martin kreeg hetzelfde blok, maar ontwierp een eigen in- en uitlaattraject. Vervolgens werd de bekende achttraps volautomaat van ZF aan de motor gekoppeld, terwijl Mercedes in de GT-C zijn eigen bak met dubbele koppeling legt. Daardoor heeft de krachtbron een compleet ander karakter, en dan hebben we het nog niet eens over de rest van de auto. Zo is de wielbasis van de Aston Martin korter, waardoor het duidelijk is dat we hier geen tweeling met een ander jasje voor ons hebben.

NIEUWE KENNISMAKING

De GT-C Roadster ken ik al van een eerdere rit in een woest Arizona, maar de Vantage heb ik tot dusver enkel in dichte vorm gereden. Mede daarom ben ik in de Aston Martin hier naartoe gereden, ik wilde de auto goed leren kennen. De snelwegrit was prima, de Vantage biedt duidelijk genoeg comfort om het op lange afstanden uit de houden. Het mediasysteem accepteert helaas geen Apple CarPlay, maar krijgt zeer binnenkort een update, zo is mij bij het ophalen beloofd. Met knoppen op het stuur kies je afzonderlijk voor aandrijflijn en onderstel de standen 'sport', 'sport+' en 'track'. De comfort-stand bewaart het merk voor de DB11 en de DBX, maar de Vantage is al met al zeker niet ergerlijk hard. Iets voorbij Charleroi duik ik de hoofdwegen af om via lege, mij bekende binnendoorwegen naar de eindbestemming te rijden. Stap één is het dak eraf. Dat kan rijdend tot 50 km/h en daar hoeft je je niet lang voor in te houden, want dit is zo'n beetje het snelste mechanische dak op de markt: in slechts zeven seconden is het gepiept. Dan het onderstel in 'sport plus' en de aandrijflijn in 'track' voor de snelste reacties van de automaat. De lucht is blauw, de omgeving groen en de wegen leeg. Het gas kan erop, de Vantage is in zijn element. De motor is gretig en biedt altijd kracht. Opvallend genoeg heeft de V8 in de Aston meer koppel dan in de AMG, terwijl die laatste 47 pk meer heeft. Het is te merken, want in het middengebied heeft de Vantage heerlijk veel punch dankzij de 685 Nm aan trekkracht. Evengoed houdt het blok van toeren en klinkt de motor ook het beste als je flink doorhaalt. De snerp klinkt bovendien niet als een AMG. We herkennen wel iets, maar het is meer een verre neef dan een lid van het gezin. Hij klinkt feller en scherper, bovendien knalt de uitlaat als een machinegeweer als we in 'track' van het gas gaan. Het komt niet gauw voor dat we een AMG GT-C bescheiden noemen, maar het geluid is nog bijna ingetogen naast een Vantage, als je samen door een dorp hobbelt als onderbreking van de korte heuvelsprints die we aan het maken zijn. Oeps, sorry voor de schrik mevrouw, de uitlaat staat nog in 'track'. Maar niemand stoort zich aan ons, de Aston Martin trekt enkel bewonderende blikken. Het merk heeft decennialang een reputatie van stijl en klasse kunnen



NIET NORMAAL WAT ER AAN
AGRESSIE IN JE SPIEGEL
VERSCHIJNT ALS DE MERCEDES
JE ACHTEROP KOMT



1 Keramische remmen zijn wel zo prettig, gezien het tempo van de AMG. 2 Een lekker tech-sfeertje in de Mercedes-cockpit. 3 Ook hier zijn de knoppen als een V8 gepositioneerd. 4 Op hoge snelheid is wat extra downforce nooit weg. 5 In de GT-C heeft de V8 47 pk meer dan de Aston. 6 Mooie details, ook aan de buitenkant. 7 Zowel open als dicht oogt de Mercedes superdik.

opbouwen, met natuurlijk die beroemde geheim agent als spil. Sommige merken komen wat meer weg met kabaal maken dan andere. De AMG GT-C trekt op zijn beurt zó de aandacht met zijn voorkomen dat mensen hem bij wijze van spreken al zien als ze er met hun rug naar toe staan. Ook de Mercedes knettert wat uit de uitlaat als je van je gas gaat, maar het klinkt als een leuke Chinese rol naast het illegale vuurwerk dat uit de pijpen van de Aston Martin davert.

DIEP EN ZWAAR

We wisselen even van plek voor we het dorp uitknallen en merken meteen hoe anders de Mercedes klinkt. Dieper en zwaarder, minder schel dan de Aston. Het is niet te zeggen welke auto beter klinkt, maar het is leuk dat ze een wezenlijk ander karakter hebben. In eerste instantie voelt de Mercedes overigens niet sneller dan de Vantage, maar dat komt door het lagere koppel. Zodra de wegen meer open waaieren en we de AMG voluit kunnen loslaten, komt de echte power los, je moet er meer voor naar de toerenbegrenzer. Maar dan is de Mercedes ook echt imponerend snel. Hij is groter dan de Aston Martin en dat merk je, maar vierwielsturing zorgt voor je gevoel voor een korte wielbasis, waardoor de lange neus wel hard naar binnen duikt bij krappe bochten. De besturing is hierdoor directer. De AMG GT-C leent een hoop techniek van de hardcore AMG GT-R en gaat daardoor beslist verder dan de GT-S, niet alleen met zijn vermogen. Hij is stijf



ondanks het open dak en de onderstel magie houdt hem strakker op de weg dan de Aston, als je alles op 'sport-plus' of 'race' zet. Dit gaat gemakkelijk met de draaiknop aan het stuur. De auto transformeert meer dan de Vantage en op hoge snelheid merk ik het verschil als ik een snelle bocht induik. De Mercedes bijt zich harder vast door alle techniek: op een circuit zou hij de Aston achter zich laten. De auto-maat met dubbele koppeling zorgt zeker met terugschakelen voor een alertheid die we in de Engelsman missen, met de wetenschap hoe het er in de Mercedes aan toegaat. Evengoed is de GT-C minder speels dan de Aston, die zijn bestuurder iets meer bij alle beleving betreft. De ziel en wendbaarheid van de Aston Martin doen de AMG meer klinisch aanvoelen. Het gewicht is zo goed als gelijk, maar door zijn lengte voelt de Mercedes soms iets logger, wat dan door het strakke onderstel weer wordt gecompenseerd. De tractie is in beide auto's erg goed, al grijpt de tractiecontrole in de Vantage iets vaker in. Beide auto zijn in staat tot het leggen van meters rubber als je de elektronica uitzet, wat past bij hun persoonlijkheden. Wat buiten twijfel staat is dat de Mercedes een luxere auto is. Het interieur van deze auto is van grote klasse, er zijn prachtige materialen in verwerkt en die zijn ook erg goed afgewerkt. Vervolgens word je ook nog overspoeld met mooie techniek zoals automatische cruisecontrol, een air-scarf en een uitgebreid mediasysteem. De Aston Martin heeft nog een oude versie van Mercedes' Comand systeem. Voor een kleine supercarfabrikant is dat meer dan prima, maar naast de nieuwe Mercedes vallen de verschillen natuurlijk goed op. De Aston Martin slaat terug met zijn bijzondere diepe lak en prachtige achterkant, die hem een chique uitstraling verschaffen.



6



7

ASTON MARTIN VANTAGE ROADSTER

Prijs per pk € 399

Kilo's per pk 3,19

- Stijlvolle sportwagen
- Compleet eigen karakter met dezelfde V8
- Rijplezier tot en met
- Voelt soms wat verouderd
- Soms wat wollig naast de Mercedes

500 PK IS IN DIT SEGMENT
EIGENLIJK ALTIJD VOLDOENDE EN
MET OPEN AUTO'S GA JE TOCH
HET CIRCUIT NIET OP





Als ik terug overstap in de Aston merk ik meteen de beweeglijkheid van de auto tegenover het strakke van de AMG. De snelheid mis ik niet, 500 pk is in dit segment eigenlijk altijd voldoende en met open auto's ga je toch het circuit niet op. De Engelsman weet me vervolgens meteen in te pakken met zijn ziel. De Mercedes voelt zo ontzettend serieus, zijn karakter is zoals hij oogt: boos, geen humor, een rauw-douwer. En, let wel, extreem capabel. De Vantage heeft een diepere laag, waardoor je accepteert dat hij op technisch vlak niet zo ver gaat als de Duitser. Bij veelvuldig gebruik mis ik waarschijnlijk de luxe gadgets als automatische cruisecontrol meer dan de ondersteltechnieken; je moet wel erg hard gaan wil je echt nodig hebben dat de Mercedes minder bodyroll heeft. In de AMG is er op hoge snelheid ook minder windgeruis in de auto als het dak eraf is, waardoor je sneller open rijdt. Als roadsters slagen beide sportwagens wel met vlag en wimpel. De V8 roffelt vrolijk naar binnen en het design met het dak eraf is bij beide modellen zeer goed gelukt. Je mag erin gezien worden. Bovendien maakt dit samenzijn duidelijk dat de Aston Martin Vantage absoluut geen Mercedes-kloon is met een andere koets. Het is een heel eigen auto met een eigen karakter, met een eigen ziel. Een donorhart zorgt ervoor dat Aston Martin nog leeft. En dat is een goede zaak. 

MERCEDES AMG GT-C ROADSTER

Prijs per pk	€ 435
Kilo's per pk	2,93

- Overdaad aan luxe
- Bruut om te zien, om te horen en om te rijden
- Retesnel
- Mist soms wat verfijning
- Fors aan de prijs



EINDELIJK



Je wilt je niet voelen als een jongetje van 8 dat op het punt staat een groot cadeau uit te pakken. Je bent immers een volwassen kerel. Maar je voelt je dus wel als een jongetje van 8 dat op het punt staat een cadeautje uit te pakken.

Tekst Damiaan Hage • Fotografie Maurice Volmeyer

"Wat anderen ervan vinden, maakt me niets uit. Ik vind hem dondersmooi"

PROJECT CONTINENTAL

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

Formaliteiten horen er nu eenmaal bij.



Uanaf het moment dat ik de Bentley-showroom in Leusden binnenkom zijn mijn ogen gericht op die ene auto onder het laken, waarvan ik weet dat ik er straks in wegrijd. Maar net als op een kinderverjaardag zijn er wat plichtplegingen nodig voordat het cadeau kan worden uitgepakt. Met een gebakje erbij. Een méér dan uitstekend gebakje erbij, mag ik wel zeggen. Gelukkig beperken die formaliteiten zich tot het instellen van de app op mijn telefoon en wat papierwerk. Met die app kan ik eventueel op afstand de auto openen of sluiten, of alvast een bestemming doorgeven aan het navigatiesysteem. Er moeten wat papieren van de douane worden bekeken, want de auto staat op Brits kenteken vanwege het kleine detail dat hij namelijk niet werkelijk van mij is, maar van het Bentley-hoofdkantoor in Crewe. Daarna gaan we snel door naar het moment waarop ik een maand of vijf heb gewacht: het doek eraf. Verkoopadviseur Mandy Kroesbergen helpt me met deze formele handeling en in een paar tellen glijdt het doek over de gladde Alpine Green-groene lak naar achteren. Daar staat dan in volle glorie de auto te schitteren die ik exact op deze plek een paar maanden eerder virtueel samenstelde. Ik ben wel even stil van het resultaat, want hoewel ik groen over het algemeen een vreselijke kleur vind voor een auto, geeft het deze Continental GT precies de uitstraling die ik voor ogen had. Niet opzichtig, maar ook zeker niet alledaags. De vormen komen er – in ieder geval in het showroomlicht – erg mooi in uit. Ik koos ervoor om geen chroom op de details te

laten aanbrengen, maar zwarte lak en samen met de koolstofvezel spoilers langs de onderkant toont hij zo net wat sportiever. Wat anderen ervan vinden, maakt me niets uit. Ik vind hem dondersmooi.

ANALOOG

Als ik het bestuurdersportier open, ruik ik eindelijk de geur van het leer en het hout die ik zo graag had willen opsnuiven tijdens het bezoek aan de fabriek. Helaas kon dat dus niet doorgaan vanwege de coronabeperkingen (zie GTO 2/2021). Zo ruikt echte luxe dus. Mijn handen glijden over de speciale stiksels met diamantpatroon, ik bewonder de beige-groene combinatie en laat me in de bestuurdersstoel zakken. De brede middenconsole trekt de aandacht. Die doet denken aan een vliegtuigcockpit, met al die knopjes. De bovenste helft van het finer op het dashboard is walnoothout en ik zie dat, zoals beloofd door de makers, de nerf inderdaad perfect van het ene paneel in het andere doorloopt. Dat is nou het soort detail dat hoort bij een auto in deze buitencategorie. Ik kan daar erg blij van worden.

Met een tikje op de startknop maakt de auto contact, licht het dashboard op en draait een deel van het walnoothout weg om plaats te maken voor een groot scherm. Zo schakel je in een paar tellen over van de analoge 20e eeuw naar de digitale 21e. Het is tijd om de systemen te verkennen en de telefoon te koppelen. Het klusje is in een paar minuten geklaard. Het multimediasysteem is in de opbouw gelijk aan dat van Porsche en wijkt alleen grafisch wat af. Kortom, ik ben klaar om eindelijk te gaan rijden!

Mandy rijdt de auto naar buiten waar de regen met bakken naar beneden komt. Ik krijg de sleutel en een bos bloemen, ga snel zitten en start de auto. De V8 broemt afwachting terwijl ik mijn stoel instel. Dat is een precisiewerkje, want de mogelijkheden zijn eindeloos. Ik tik de pook in D en rijd weg – vriendelijk lachend naar de jongetjes met camera's die bij de poort van het Pon-complex in Leusden wachten op een glimp van bijzondere auto's. Dan hebben ze er vandaag in ieder geval eentje gezien, denk ik en rijd even later op de A1 waar anderen ook al filmpjes maken. Het blijkt iets te zijn dat me de komende tijd vaker overkomt. De Continental GT valt in de smaak. **AW**

Het zit 'm in de details.





Even spieken ...



Ruik dat leer!



Op het eerste gezicht lijkt de middenconsole wel een vliegtuigcockpit. Zoveel knoppen.



Hier met die sleutel! En uiteraard is de bijbehorende app ook geactiveerd.





VOLLEDIGE

DE HOOGSTE
UERSNELLING

MASERATI
MC20



Maserati heeft zich jarenlang moeten beperken tot luxeauto's met een sportief tintje. Maar nu het merk bevrijd is van grote broer Ferrari kan het teruggrijpen op het verleden en weer pure sportwagens bouwen. Dat zijn ze bij Maserati duidelijk niet verleerd.

URIJWHEID

Tekst Roy Kleijwegt • Fotografie Maserati

A

ls het ergens mooi groen oogt, moet je er rekening mee houden dat de hemel niet altijd blauw zal zijn. Groen betekent regen, een waarheid die we in Nederland maar al te goed kennen. En dat betekent dat het groene Toscane dat ik uit mijn vliegtuigraampje zie vlak voor

ik vandaag land, een minder prettige bijkomstigheid heeft. Al meerdere dagen houd ik het weerbericht in de gaten. Niet minder dan een 100 whopping procent kans op regen in Modena op de dag dat ik de nieuwe Maserati MC20 mag uitproberen! Het is een onvermijdelijke ergernis in dit vak waar ik ongetwijfeld weinig medelijden voor ga krijgen, maar evengoed een probleem als je wilt ontdekken hoe een brute sportwagen rijdt. Als ik na twee uur rijden aankom bij Autodromo di Modena lijken de aangekondigde buien wat vertraagd. Buiten staan drie auto's te wachten; ze zijn imponerender dan op de foto. Het is Maserati's eerste sportwagen sinds de gelimiteerde MC12, die op de Ferrari Enzo was gebaseerd. Dat er na die lange stilte weer zo'n gave wagen staat, is te gek. De styling hoefde duidelijk niet compleet wijken voor de functie, met een strak getekende sportwagen als resultaat. Geen rare sleuven of een gigantische achterspoiler, maar een mooie lijn en een coole neus.



Het multimediasysteem is voor dit type auto vrij uitgebreid. Dat was wel eens anders.



VOOR DE REGEN UIT

Maar genoeg gemijmerd. Donkere wolken naderen en dus snel ik door de pitbox om te informeren of ik vlot de baan op kan. De monteurs zijn zeer welwillend. De auto's krijgen net nieuwe banden, maar als ik dadelijk klaarsta kunnen we binnen tien minuten rijden. Top. Dat lukt zelfs binnen die tijd en ik worstel me met helm op in de passagiersstoel – want eerst is een korte uitleg over het circuit nodig, twee rondjes lang. Het is een opvallend kort baantje met vooral krappe bochtjes, dat me doet denken aan het circuit van Mettet in België. Het is niet bepaald de eerste baan die ik zou kiezen voor het uitproberen van een 630 pk sterke supercar. De uitloop aan het einde van het rechte stuk is krap en de remsporen richting de bandenstapels in bocht één laten zien dat genoeg voorgangers zich hebben vergist in hoe snel de verrassend krappe bocht dichterbij is gekomen. Het gaat die twee rondjes niet alleen over de baan maar ook over de rij-instellingen van de auto – en nu mag ik zelf. Circuitrijden is één ding, circuitrijden in een auto waarin je letterlijk nog geen meter hebt gereden is nog wat anders. Idealiter start je op de openbare weg zodat je gevoel krijgt met het remmen en het stuur. Bovendien moet je ergonomisch een beetje je weg vinden in de cockpit, zodat je niet loopt te hannesen om de airco aan te krijgen terwijl je met



De cockpit is vrij spartaans, maar we zien wel veel carbon en alcantara. Uiteraard kun je flink personaliseren.



Wat bagageruimte in het vak achter de motor. Houd er rekening mee dat de motor de boel hier aardig verwarmt.

200 km/h op een bocht af stormt. Maar goed, ik wilde een droge baan, en ginds naderen de grijze donderwolken. In de eerste ronde verken ik op niet al te rap tempo het gevoel van de auto, maar in ronde twee haal ik door. De motor blijkt veel reserve te hebben in hoge toeren en als je doorhaalt is de MC20 extreem snel. De V6 Nettuno-motor heeft Maserati volledig zelf ontwikkeld. Met 630 pk uit een 3,0-blok kent hij een van de hoogste vermogen-per-liter-verhoudingen van een straatauto ooit, al gaat de onlangs onthulde Ferrari 296 GTB er met zijn V6 weer overheen. Ja die heeft ook 3,0 liter en kent dezelfde boring en slag, maar dat is toch echt een compleet ander blok. Zo heeft deze Nettuno-motor een blokhoek van 90 graden en zitten de turbo's aan de buitenkant, terwijl de nieuwe Ferrari-motor een 120 graden-variant is met de turbo's in een Hot-V setup. Die is daarmee zo laag mogelijk gemaakt, terwijl Maserati juist voor een vierkante variant ging. Het Maserati-blok kent wel een hogere compressie: maar liefst 11:1, dankzij voorkamerontsteking, een techniek die ook in de huidige Formule 1-motoren wordt gebruikt. Kort door de bocht: bij vollast wordt een beetje brandstof in een piepkleine ruimte boven de cilinder ontstoken met een zelfstandige bougie. Deze ontbranding spuit dan als een vlammenfront de hoofdcilinder in waardoor hier



ook extreem goede verbranding plaatsvindt. En hoe beter de verbranding, hoe efficiënter én krachtiger de motor. Het blok is gekoppeld aan een achttraps automaat met dubbele koppeling van Tremec, die je ook vindt in de Corvette C8.



SNELHEID

Het zijn geen zaken waarover ik op dit moment aan het nadenken ben. Of nou ja, met het vermogen op zichzelf ben ik zeker wél bezig. Want in minder dan negen tellen zit ik op 200 km/h, net zo snel als de nieuwe Porsche 911 Turbo S. Op de twee kleine rechte stukken kan ik even proeven aan het effect van al die kracht op minder dan 1.500 kilo aan auto. De MC20 is echt extreem snel, maar door het hoogtoerige karakter van de V6 wordt het minder over je uitgestort dan in bijvoorbeeld een Ferrari F8, die sneller in de toeren klimt. Maar als je doorhaalt, wow ... Wel jammer dat de soundtrack niet extreem imposant is. Ik ram langs de pitmuur en de eerdergenoemde remsporen komen in beeld dus niet meteen té veel risico nemen maar. De keramische remmen vergen opvallend veel stampkracht en kennen een korte slag. Ze zijn hierdoor wat lastig te doseren op dit tempo. Het doet me nog het meest denken een TCR-cupauto. Maar als je stampt, is de remkracht fenomenaal. Door de combinatie met het lastig doseren ontstaat in de eerste twee ronden het wat gênante effect dat ik veel te veel snelheid uit de auto haal en lafjes de bocht in sukkel. Een kwestie van vertrouwen opbouwen zodat je later durft te remmen. Maar helaas, voor ik dat plan kan uitvoeren vallen de eerste druppels. Regen op een baan die een tijdje droog staat zorgt voor gladde omstandigheden. De laatste ronde gebruik ik daarom maar niet om de grenzen te verleggen, maar om de auto beter te leren kennen. De rijstandenknop in de middentunnel is slecht afleesbaar, maar de gekozen standen GT, Sport of Corsa maken duidelijk verschil. Los daarvan kun je de schokdempers harder of zachter zetten, maar hun werking verschilt vervolgens weer per rijstand. Er is genoeg te puzzelen.





Het circuit van Modena was iets te krap om de capaciteiten van de nieuwe MC20 te ontdekken, maar gas geven zonder angst voor boetes is natuurlijk altijd prettig.



De vleugeldeuren ogen niet alleen vet, ze maken het ook makkelijk om in te stappen.





De nieuwe V6 is een motor met een hoogtoerig karakter.

De automaat reageert prima op de flippers, maar is soepel in stadsverkeer.



SLECHTE WEGEN, NATTE RAMEN

Terwijl Neptunus zich inmiddels van de zee verplaatst lijkt te hebben naar de wolken boven Modena ga ik de openbare weg op. Terwijl ik de stad uit hobbel kan ik vooral de ruitenwissers proberen. Het zicht rondom is niet de grootste kracht van deze auto. Naar voren gaat het nog wel, maar de achterraut mag die naam nauwelijks hebben. Daarom zit er een camera achterop die het beeld laat zien in je binnenspiegel, net als bij Jaguar en Land Rover.

Ondanks het moderne multimediasysteem (dat lijkt op dat in de nieuwe Fiat 500e) en het fraaie leer, carbon en alcantara is de cockpit vrij spartaans, zoals in veel supercars het geval is. Het rijden zelf is minder spartaans. Het onderstel verwerkt de kuilen en scheuren in de weg redelijk netjes, zodat het beter vol te houden is dan verwacht. Op een doorgaande weg blijken ook de GT-eigenschappen van de auto alleszins redelijk. Nee, het is geen Maserati GranTurismo, maar voor een supercar goed te doen. Het is druk, ik sta in een file; als ik even sneller kan rijden is er kans op aquaplaning. Dan volgen eindelijk de groene heuvels die we kennen van eerdere toertochten in dit gebied. Toen in een Ferrari, dat merk zit immers nog geen twintig kilometer verderop, en met meer zon. Nu is de ergste regen gelukkig overgegaan in lichte miezer, maar de wegen zijn erg nat. Zoiets is niet ideaal met 630 pk op de achterwielen.

Evengoed zet ik de auto niet in Wet maar in Sport om te kijken wat er gebeurt. En dan stijgt de MC20 ineens boven zichzelf uit. Ondanks de gladheid bijt de neus goed in het asfalt als ik achter elkaar een paar hairpins in duik. De achterwielen profiteren vervolgens van de lineaire vermogensopbouw en de goede tractiecontrole. Het onderstel met zijn double wishbones weet de banden uitstekend tegen het asfalt te houden ondanks de slechte en natte wegen. De toegankelijkheid van de Maserati komt daardoor in deze belabberde omstandigheden goed naar boven. A surprise to be sure, but a welcome one, om een frase uit Star Wars te gebruiken. Het tempo gaat hierdoor rap omhoog en de auto excelleert in de heuvelachtige setting. Wát een verschil met bijvoorbeeld de Ferrari F8 waarmee ik hier eerder reed. Die was op elk moment beestachtig snel en agressief. Dat geldt zeker niet voor de MC20, die minder van zich af bijt. De Maserati is dus allerminst een kleine Ferrari, wat ik van tevoren gedacht had. De persoonlijkheid van deze auto is heel anders. Zijn gedrag doet nog het meest denken aan het soepele en lichte van een nieuwe Alpine A110, maar dan met 630 pk. Let wel, dat is bedoeld als compliment: de Alpine wist als geen ander ouderwets rijplezier op de eerste plaats te zetten. De MC20 doet dat dus ook, maar dan in het supercarsegment en met de Italiaanse flair die bij het merk hoort.

Nu waren de omstandigheden vandaag zó specifiek dat ik nog weinig kan zeggen over hoe de auto presteert op bijvoorbeeld strak, droog Duits asfalt met glooiende bochten, zoals in de Eifel. Maar dat de auto in dit slechte weer zó overeind blijft en dat met zoveel eigen persoonlijkheid, is een enorme prestatie voor een fabrikant die in deze competitie lang afwezig is geweest. Maserati, fijn dat je er weer bent. **M**

MASERATI MC20

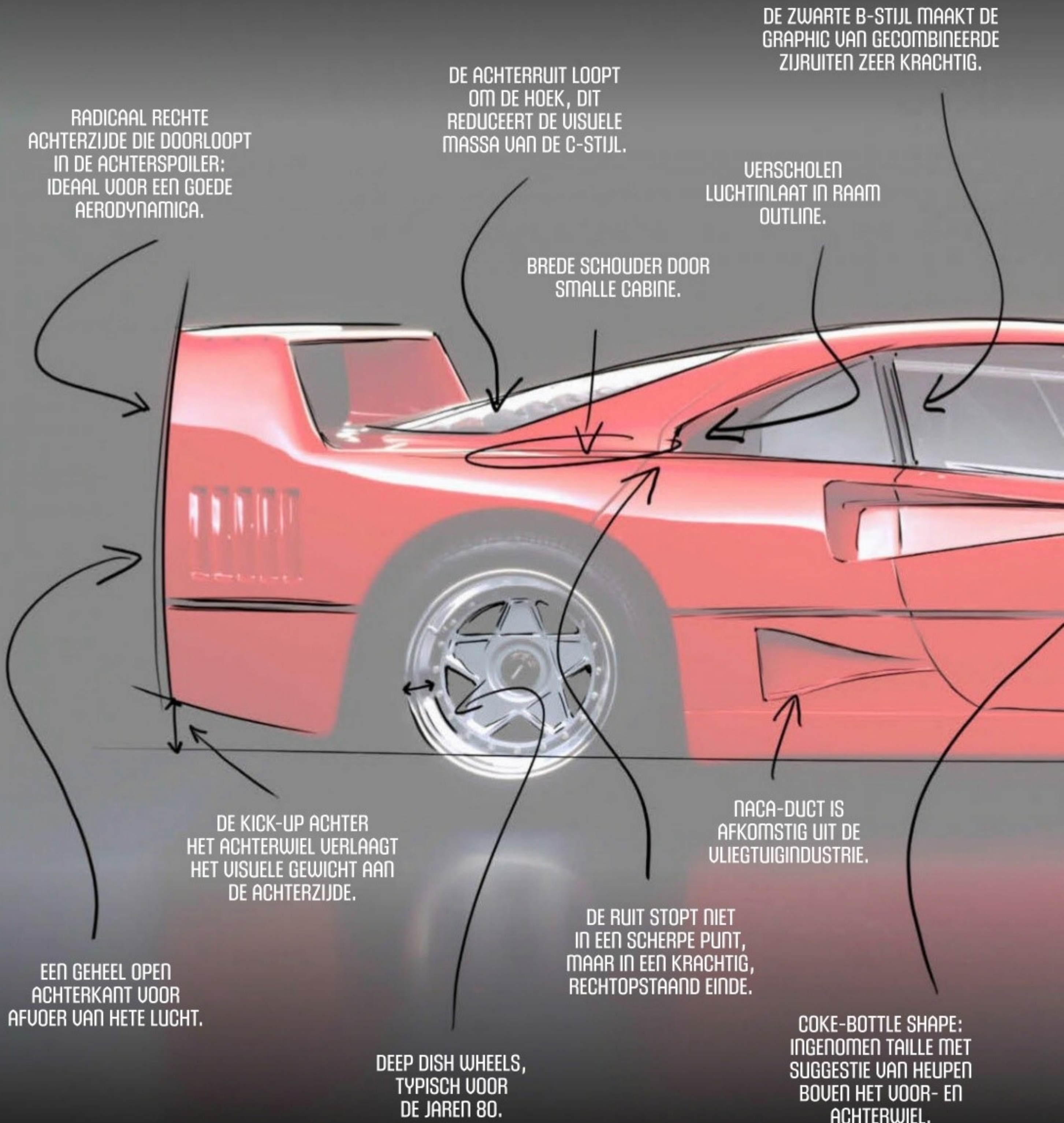
MOTOR	V6 Biturbo
CILINDERINHOUD	3.000 cc
MAX. VERMOGEN	630 pk bij 7.500 tpm
MAX. KOPPEL	730 Nm bij 3.000-5.000 tpm
AFMETINGEN (LxBxH)	4.669 x 1.965 x 1.221 mm
WIELBASIS	2.700 mm
GEWICHT (DROOG)	1.475 kg
BANDEN V-A	245/35 R20-305/30 R20
0-100 KM/H	2,9 s
0-200 KM/H	8,8 s
TOPSNELHEID	> 326 km/h
VERBRUIK GEM.	11,5 l/100 km
CO₂-UITSTOOT	261 g/km
VANAFPRIJS	€ 270.000 (richtprijs)

Alle gegevens volgens fabrieksopgave





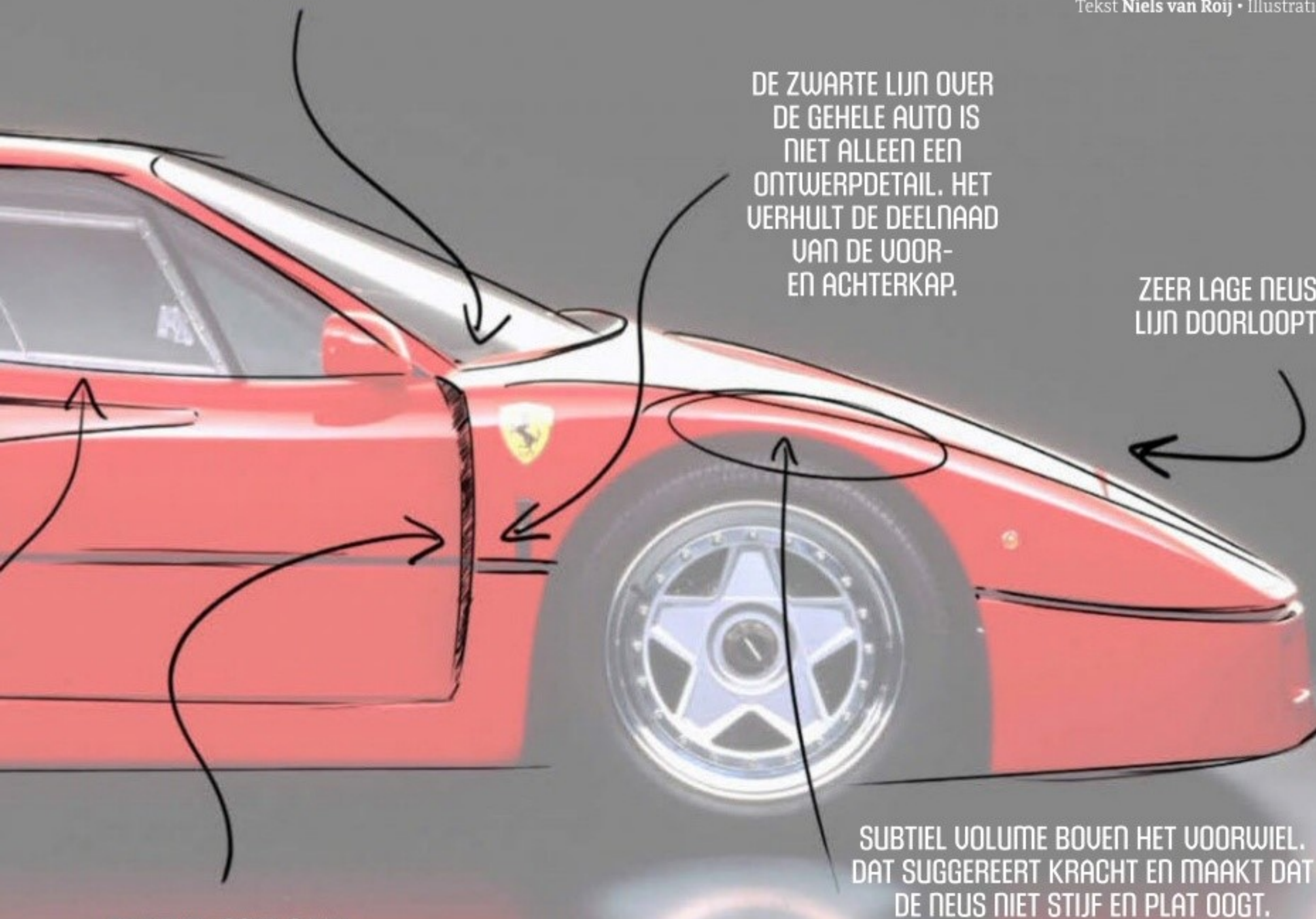
NIEUWE RUBRIEK Met de introductie van de F40, gemaakt voor hun 40-jarig jubileum, creëerde Ferrari onbewust een nieuwe categorie: de hypercar. Autodesigner Niels van Roij legt uit welke design-ideeën deze laatste 'echte Ferrari' zo indrukwekkend maken.



HOE DE **F40** DOOR Z'N OPEN ACHTERKANT DE EERSTE HYPERCAR WERD

DE CABINE VALT BINNEN DE BODY. DE ONDERSTE HELFT OOGT HIERDOOR BREDER EN KRACHTIGER.

Tekst Niels van Roij • Illustratie Niels van Roij, Ferrari



DE ZWARTE LIJN OVER DE GEHELE AUTO IS NIET ALLEEN EEN ONTWERPDETAIL. HET VERHULT DE DEELNAAD VAN DE VOOR- EN ACHTERKAP.

ZEER LAGE NEUS DIE BIJNA IN ÉÉN LIJN DOORLOOPT IN DE VOORRUIT.

SUBTIEL VOLUME BOVEN HET VOORWIEL. DAT SUGGEREERT KRACHT EN MAAKT DAT DE NEUS NIET STIJF EN PLAT OOGT.

DE DEUR LOOPT NAAR BINNEN, ZO ONTSTAAT EEN SPATBORDOPENING OP DE DEELNAAD, WAARDOOR LUCHT KAN ONTSNAPPEN UIT DE WIELKAST.

Aan de basis van de Ferrari F40 stond het voorgaande model, de 288 GTO. Deze Gran Turismo Omologato werd ontworpen om te voldoen aan de Groep B rallyhomologatie-eisen. Echter, Groep B werd onder meer vanwege de dood van een coureur en zijn navigator in 1986 opgeheven. Enzo Ferrari had geprepareerde auto's, maar geen race-serie. Deze GTO's werden de testopstelling van wat uiteindelijk de F40 zou worden.

Pininfarina kreeg van 'il Commendatore' de opdracht het ontwerp van de F40 te maken. Het zou Enzo Ferrari's laatste auto worden. Leonardo Fioravanti en Pietro Camardella werkten aan het design, uitgebreid onderzoek in de windtunnel zorgde voor aerodynamische optimalisatie. De stijl van de F40 communiceert zijn enorme potentie. De Kevlar carrosserie werd strak over het GTO-buizenframe getrokken met een ingenomen cabine die de onderste helft van de auto visueel nog breder maakte. Een lage voorzijde met een kleine overhang, de NACA-luchtroosters uit de luchtvaartindustrie en de enorme achterspoiler onder rechte hoek maken de outline iconisch. De achterzijde was feitelijk volledig open, om warme lucht van de geblazen V8 optimaal te kunnen afvoeren. Dit exacte recept wordt nog steeds toegepast om hete lucht af te voeren, zoals bij auto's als de McLaren Senna, Lamborghini Veneno, Bugatti Chiron en de Ferrari LaFerrari. Zo leeft Enzo's zwanenzang, de onbewust gecreëerde hypercar, voort in het topsegment. ■

HISTORISCHE
GROND

100 JAAR
CIRCUIT SPA-
FRANCORCHAMPS

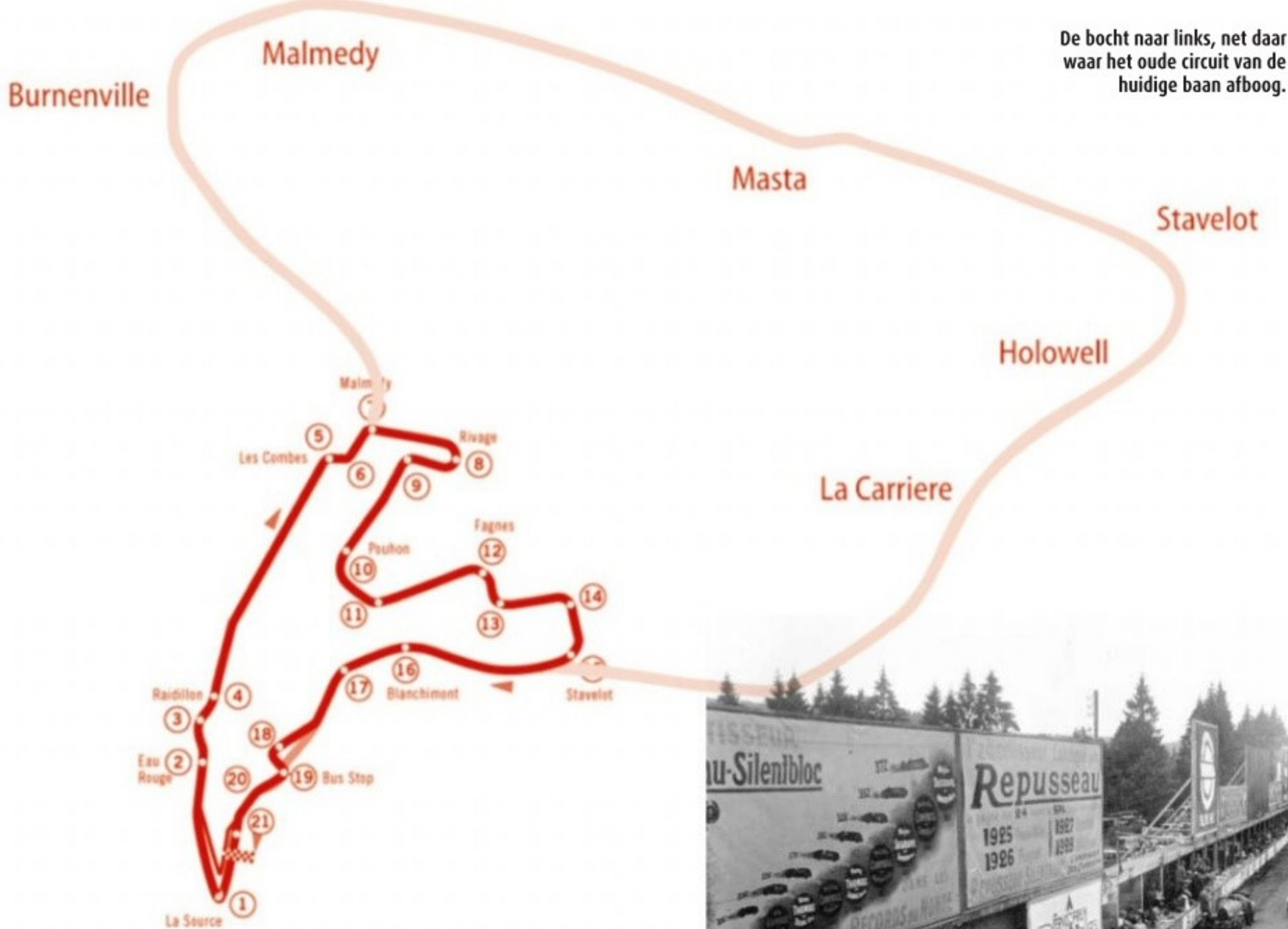
PELGRIMSOORD
VOOR **PLANKGAS**
FANATEN



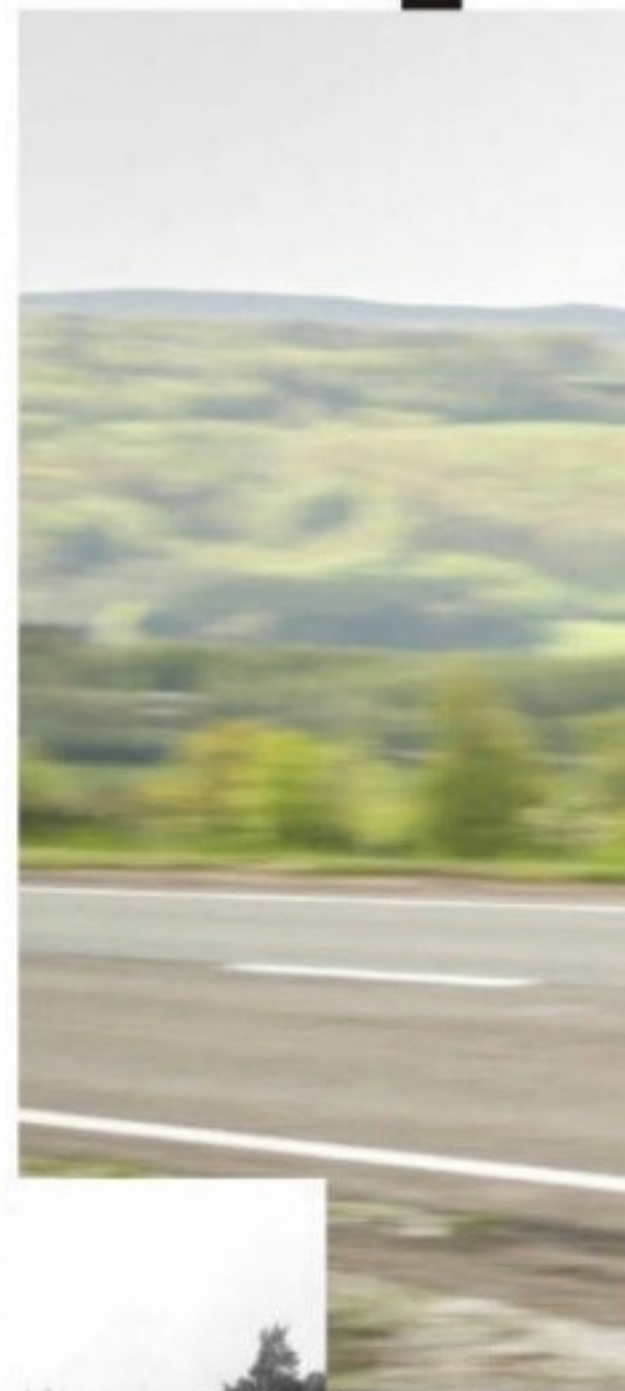
Met een traditie die teruggaat tot 1924 overspant de 24 Uur van Francorchamps net niet de volledige 100 jaar van het jubilerende Ardennen-circuit. In de 'moderne' 24-uursrace, die startte in 1964, drukte BMW maar liefst 24 keer zijn stempel op deze loodzware etmaalrace voor toerwagens. Een mooi excuus om even flink door de historie te boenderen in een BMW M3 G80.

Tekst Stéphan Vermeulen, Lucas Verbeke • Fotografie Maurice Volmeyer, BMW, museum Stavelot, Lucas Verbeke





De bocht naar links, net daar waar het oude circuit van de huidige baan afboog.



Heilige grond, kathedraal van de pure snelheid, hoogmis van de autosport. Het uitblazen van de 100 verjaardagskaarsjes gaat in Spa-Francorchamps gepaard met een bewieroking die zijns gelijke niet kent. Het is echter nog maar zeer recent dat het bloedsnelle parcours in de Hoge Ardennen zo wordt opgehemeld als het mooiste, sfeervolste en meest uitdagende circuit ter wereld. Er zijn ook tijden geweest dat deze bloedsnelle achtbaan eerder naar de hel werd verwenst dan de hemel in geprezen. De honderdjarige geschiedenis van 'België's Mooiste' was bij tijd en wijle een hobbelig hindernissenparcours, waarbij het voortbestaan meer dan eens aan een zijden draadje hing. We nemen een duik in de roemruchte circuit-historie waarvan de tijdlijn aanvangt bij het begin van het interbellum.

MONDAIN TIJDERDRIJF

Vlak na de Eerste Wereldoorlog is Jules de Thier, eigenaar van de Luikse krant *La Meuse*, op zoek naar een locatie om de door zijn *Gazette* georganiseerde Coupe de la Meuse - een van de vele straatraces die door het uitbreken van de 14-18-ellende vier jaar werd opgeschort - te laten herleven. Wanneer hij te rade gaat bij zijn goede vriend Henry Langlois van Ophem, voorzitter van de sportcommissie van de Koninklijke Belgische Automobiellbond, komt het idee boven borrelen om een autorace te organiseren in de heuvelachtige omgeving van Francorchamps. Na een copieus diner in hotel De Bruyeres wordt een akkoord bereikt met baron Joseph de Crawhez - burgemeester van het mondaine kuuroord Spa - om een driehoekscircuit uit te stippelen over de dan nog onverharde verbindingswegen tussen Francorchamps, Malmédy en Stavelot. Het drietal kan nauwelijks vermoeden dat ze op dat ogenblik de naam van de kleine



In 1924 vond al de eerste 24-uurs race plaats, op dit beeld is de editie van 1929 te zien. Echte uitputtingslagen omdat het circuit niet eens verhard was.

Vanaf 1902 was er in Bastogne ook al de jaarlijkse 'Circuit des Ardennes', waarbij voor de verandering eens niet van stad naar stad werd gereden.

gemeente Francorchamps in gouden letters bijschrijven in de annalen van de internationale auto- en motorsport. Het aanvankelijke enthousiasme draait echter uit op een deceptie wanneer slechts één deelnemer zich inschrijft voor de openingswedstrijd van 1921. Als alternatief wordt er een motorrace georganiseerd, maar het begin is er. In 1922 is er wel genoeg belangstelling en kan de Royal Automobile Club de Belgique (R.A.C.B.) de eerste Grand Prix van België organiseren. De 600 kilometer lange endurance-race voor sportwagens wordt gewonnen door baron Raymond de Tornaco die met zijn (Belgische) Imperia-Abadal een gemiddelde snelheid van net geen 90 km/uur laat optekenen. Spa-Francorchamps luidt als eerste een nieuw tijdperk in van



circuits die her en der uit de grond worden gestampt. In 1922 volgt dat van Monza in Italië, in 1927 de Nürburgring in Duitsland, terwijl Monaco wordt ingehuldigd in 1929. Maar evengoed hadden we nu het 120-jarige bestaan van het Ardennencircuit kunnen vieren, want ten zuiden van Samber en Maas wordt op de drempel van de 20^e eeuw al volop geracet. In de archieven van het circuit-museum van Stavelot zijn foto's en affiches uit 1896 terug te vinden van een autorace dwars door het centrum van Spa. Vanaf 1902 was er in Bastogne ook al de jaarlijkse 'Circuit des Ardennes', de eerste autorace in Europa die op een afgesloten straten-circuit wordt verreden. Alle andere wedstrijden van die tijd gaan nog van stad naar stad. Overal waar de rijken der aarden zich verzamelen, wordt autoracen het ideale tijdverdrijf om de sociale status nog wat extra cachet te geven. Qua mondaine uitstraling en internationale allure kon het Spa van die tijd moeiteloos wedijveren met die van Nice, Biarritz, Dieppe, Deauville, Oostende en al die andere mondaine trefpunten waar de beau monde in de aanloop naar de Eerste Wereldoorlog al volop van het racevermaak geniet.

SPEELBAL VAN DE HISTORIE

Het geneeskrachtige minerale water van de Ardennen is al door de Romeinen ontdekt, maar pas in de 17^e eeuw krijgt Spa bekendheid als mondain kuuroord. Het is ook in Spa dat het eerste moderne casino wordt gebouwd, La Redoute, waardoor de stad de bijnaam krijgt het 'Café van Europa' te zijn. Maar de stad ontsnapte evenmin aan de oorlogen en

revoluties van de 19^e eeuw. Het Congres van Wenen (1814-1815) vestigt na de Napoleontische oorlogen nieuwe grenzen in Europa. Pruisen krijgt dan het Rijnland. De westelijke grens van deze nieuwe Rijnprovincie wordt onder meer gevormd door drie nieuwe bestuurlijke eenheden: de districten Eupen, Malmédy en Sankt Vith. De nieuwe grenzen volgen de logica van de grootmachten; naar de mening van de bevolking wordt niet gevraagd. In Malmédy wonen dan ongeveer 10.000 Franstalige burgers, maar na de Frans-Pruisische oorlog van 1870 worden die gedwongen om Duits te spreken en zich aan te passen aan de Duitse cultuur en wetgeving. Veel streekbewoners van Malmédy vechten in de Eerste Wereldoorlog met volle overtuiging voor het Duitse Keizerrijk, want na zo'n lange Pruisisch-Duitse overheersing

EN OP NIEUW MOESTEN 'VERBELGDE' DUITERS VOOR FÜHRER, VOLK EN VADERLAND VECHTEN

beschouwen zij zichzelf ook als patriottische Pruisische Walen. Maar bij de opstelling van het Vredesverdrag van Versailles moet verliezer Duitsland het gebied Eupen-Malmedy aan België afstaan. Tijdens de annexatie van België in de Tweede Wereldoorlog is het gebied weer door de Duitsers bij het Derde Rijk ingelijfd. En opnieuw moesten 'verbelgde' Duitsers in Duits uniform vechten voor Führer, volk en vaderland. De heen en weer geslingerde geschiedenis van dit stukje Wallonië is een regelrechte blauwdruk van



wat er zich de afgelopen 150 jaar in het Frans-Duitse grensgebied van de Elzas en Lotharingen heeft afgespeeld.

PLANKGASPIONIERS

Circuitbouwers uit de jaren 30 hielden niet van bochten, wat meteen verklaart waarom de meeste stratenraces plaats vinden op driehoekige lay-outs met lange rechte verbindingsstukken en zo weinig mogelijk rempunten. Wat ook wel begrijpelijk was met de auto's van toen. In de ogen van de makers moest Francorchamps het snelste circuit op de internationale autosportkalender worden. En net daar wrong de schoen. Want een van de bochten, beter gezegd de hairpin in de buurt van het riviertje Eau Rouge, die l'Ancienne Douane werd genoemd (voor W.O. 1 lag daar de grens met Duitsland), vertraagt de boel aanzienlijk. Daarom wordt in 1939 het besluit genomen om de vervelende slinger na start-finish te vervangen door een lange steile bocht die rechtdoor tegen een 17 procent-helling oploopt en binnen een afstand van 100 meter een hoogteverschil van ruim 40 meter overwint. Daar komt ook de naam Raidillon vandaan, wat letterlijk steile helling betekent. Laten we dus voor eens en voor altijd dat wijdverbreide misverstand uit de weg ruimen dat met Eau Rouge de complete bocht wordt bedoeld. Eau Rouge, vernoemd naar de roestkleurige bergbeek die onder het circuit doorloopt, is het korte knikje naar links dat voorafgaat aan Raidillon. Met de aanleg van de bocht die de beste coureurs ter wereld tot de dag van vandaag ontzag inboezemt, gaat ook de droom van Henry Langlois in vervulling die het circuit 19 jaar eerder had getekend. "De ligging van de vallei van de Eau Rouge is ideaal. We kunnen de helling van Burnenville helemaal volgen."

De topcoureurs van het interbellum hadden de wijziging snel onder de knie, ook al was het nu veel gevaarlijker

Voorheen het hotel Les Bruyères, waar de eerste plannen voor een race gesmeed werden. Er staat nog Racing Hotel op, maar het pand is verworden tot een verlaten spookhuis.



SPOOKRIJDERS IN DE MIST

In 1924, een jaar na Le Mans, werd op het toen nog volledig onverharde Spa de allereerste 24-urenwedstrijd voor auto's verreden. Historisch gezien was het ook de tweede etmaalrace in de geschiedenis van de autosport. Op 19 juli ging een deelnemersveld van 17 auto's van start voor het loodzware klokje rond-avontuur, dat verplicht met twee inzittenden moest worden afgewerkt. De twee coureurs per team wisselden elkaar bij elke tankbeurt af, maar de monteur op de bijrijdersstoel werd geacht 24 uur aan een stuk door wakker te blijven. Omdat de verlichting van de toenmalige auto's ontoereikend was, werd het 15 kilometer lange circuit 's nachts verlicht door honderden carbidlampen die de bosrijke hellingen in een spookachtige, felwitte gloed

hulden. Alleen bij het start-finish-gedeelte, waar de monteurs hun werk moesten doen, stonden twee grote vrachtwagens met stroomaggregaten en was er ook elektrische verlichting voorzien. Na een ware calvarietocht door regen en mist kwamen Henri Springuel en Maurice Becquet met hun Franse Bignan als eerste over de streep. Ook toen werd er naar omstandigheden al flink doorgekacheld, want na 24 uur en minstens evenveel pitstops bleek hun gemiddelde snelheid op 78 km/h te liggen. De 24 urenwedstrijd was van meet af aan een groot succes, want het jaar daarop verschenen er maar liefst 48 auto's aan de start. Het begin van een lange traditie die tot de dag van vandaag in ere wordt gehouden.

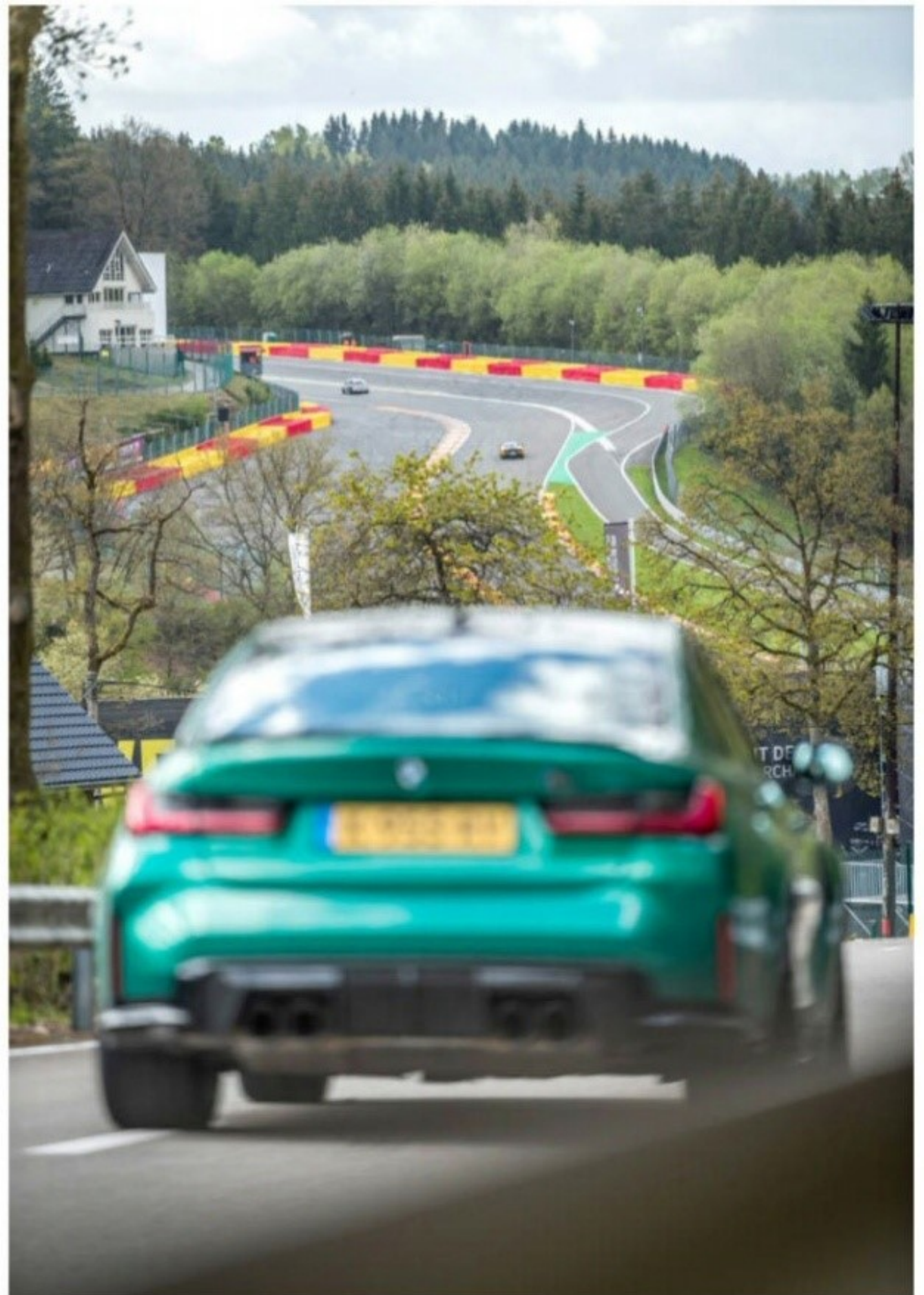


We houden halt bij het riviertje L'Eau Rouge, dus NIET de naamgever van de meest beruchte bocht want die heet Raidillon.

geworden. Plankgaspioniers als Tazio Nuvolari waren meteen onder de indruk van de nieuwe bochtencombinatie. "De Raidillon maakt Francorchamps nog selectiever, want hier komt de wegligging van de auto het best tot uiting. En dat precies op een plek waar altijd veel toeschouwers staan ..." Die toeschouwers moeten echter tot na de oorlog wachten om de nieuwe bochtencombinatie te kunnen bewonderen, door de gevechten van het Ardennenoffensief ontstaat er veel schade aan het circuitmeubilair. Het wegdek wordt opnieuw geasfalteerd om de vele granaatinslagen te dichten en er worden ook nieuwe tribunes gebouwd. Al in 1946 wordt het nieuwe Nationaal Circuit van Francorchamps ingehuldigd. Een jaar later weet de mondiale autosport-elite weer de weg te vinden naar Spa-Francorchamps: denk aan mannen als Alberto Ascari, Juan Manuel Fangio, Giuseppe Farina, Jack Brabham, John Surtees en Jim Clark. Ook in de jaren 50 en 60 komen dan al de beste rijders automatisch bovendrijven op het circuit dat van mens en machine het uiterste vergt. Meer dan ooit is Raidillon de scherprechter. Maar naast veel lof is er ook in toenemende mate kritiek. In Spa loert het gevaar om elke hoek. Het circuit is eigenlijk gewoonweg te snel geworden. In 1960 wordt Stirling Moss hier het slachtoffer van een zwaar ongeval. In datzelfde tragische weekend zijn er de dodelijke ongevallen van Chris Bristow en Alan Stacey.

FILMCATASTROFE

De onvrede over de gebrekkige veiligheid bereikt zijn absolute dieptepunt tijdens de Belgische Grand Prix van 1966. Een onveilig circuit en steeds hogere snelheden blijkt op Spa steeds vaker een dodelijke mix, maar de circuitdirectie blijft Oost-Indisch doof voor de toenemende klaagzangen van de coureurs. Terwijl op datzelfde ogenblik wel de rode loper wordt uitgerold voor filmregisseur John Frankenheimer, die tijdens het 20^e Formule 1-seizoen bezig is met de opnames voor de film Grand Prix. Frankenheimer heeft de circuits van Monaco, Clermont-Ferrand, Spa-Francorchamps, Brands Hatch, Zandvoort en Monza een godsvermogen betaald om tijdens de wedstrijden te mogen filmen en hij overtuigt de teams er met een flinke zak geld van dat ze deel gaan uitmaken van een van de grootste en duurste Hollywood-producties aller tijden. In het vrijwel sponsorloze F1-circus van 1966 – tabakssponsoring zou pas twee jaar later zijn intrede doen – zijn de kwistig rondgestrooide Hollywood-dollars meer dan welkom. Dat de overrompeling door *Tinseltown* de normale gang van zaken compleet verstoort, en vaak ook nog eens voor extra gevaarlijke situaties zorgt, wordt als een detail van ondergeschikt belang beschouwd. De zaak krijgt echter een dramatische wending door een zware crash in de openingsronde, met Jackie Stewart als het belangrijkste slachtoffer. Door een lokale stortbui achteraan



Doorkijkje naar de moeder aller bochten.

op het circuit schiet de Schot bij de snelle Masta-knik van de baan, klapt met zijn BRM tegen een telefoonpaal en belandt vervolgens ondersteboven in de voortuin van een boerderij. Hij komt zwaargewond en half bewusteloos vast te zitten in zijn totaal verhakkelde cockpit, die razendsnel volloopt met de benzine uit de gescheurde tank. Stewart wordt op het nippertje gered door Graham Hill, maar daarmee is zijn lijdensweg allerminst voorbij. Het duurt niet alleen een eeuwigheid voordat er eindelijk een ziekenwagen arriveert, maar de broeders van dienst verdwalen ook nog eens op weg naar het hospitaal van Luik nadat zij de escorterende motoragenten zijn kwijtgeraakt...

Na het ongeluk van Jackie Stewart bij Masta, waarbij hij van geluk mocht spreken dat hij de crash overleefde, vonden vele coureurs het circuit te gevaarlijk voor Formule 1-races.





De M3 is een precisie-instrument dat zo direct reageert dat je eraan moet wennen hoe snel hij daar is waar je hem wilt hebben.

KRANKZINNIGE SNELHEDEN

In 1970 won de Mexicaanse F1-coureur Pedro Rodriguez (B.R.M.) met een gemiddelde snelheid van maar liefst 241 km/h de laatste Grand Prix die op het stratencircuit werd verreden. De Formule 1 liet het levensgevaarlijke Ardennencircuit voortaan links liggen, maar alle andere races zoals de 24-uursrace en de 1000 km van Spa-Francorchamps bleven al die tijd gewoon doorgaan op het oude tracé. Met gemiddelde snelheden die werkelijk aan pure waanzin grensden, gezien het lamentabele wegdek waarop men toen racete en de minimale uitloop-

stroken bij de gevaarlijkste bochten. Met ware doodsverachting raasde men minutenlang met dik 300 km/h tussen huizen, schuurtjes, frietkotten, bushokjes, lantaarnpalen, rotswanden, betonnen muren en dikke bomen door; obstakels die slechts hier en daar door een gammele vangrail werden afgeschermd. Tijdens de 1000 km-endurance-race van 1973 reed Henri Pescarolo in zijn MS670B van de Franse rakettenbouwer Matra de hoogste gemiddelde snelheid die ooit tijdens een autorace werd gemeten: 262,461 km/h. Jacky Ickx was in zijn Ferrari 312 PB een dag

eerder nog een fractie sneller, maar omdat toentertijd de kwalificatietijden nog niet meetelden, werd zijn gemiddelde ronderecord van 263,41 km/h nooit officieel erkend. Pescarolo's Francorchamps-record bleef maar liefst 45 jaar in de boeken staan en werd pas in 2018 door Kimi Räikkönen (Ferrari) met een fractie verbeterd tijdens de Grand Prix van Monza.



Tot 1970 reed de Formule 1 ook over het oude circuit.

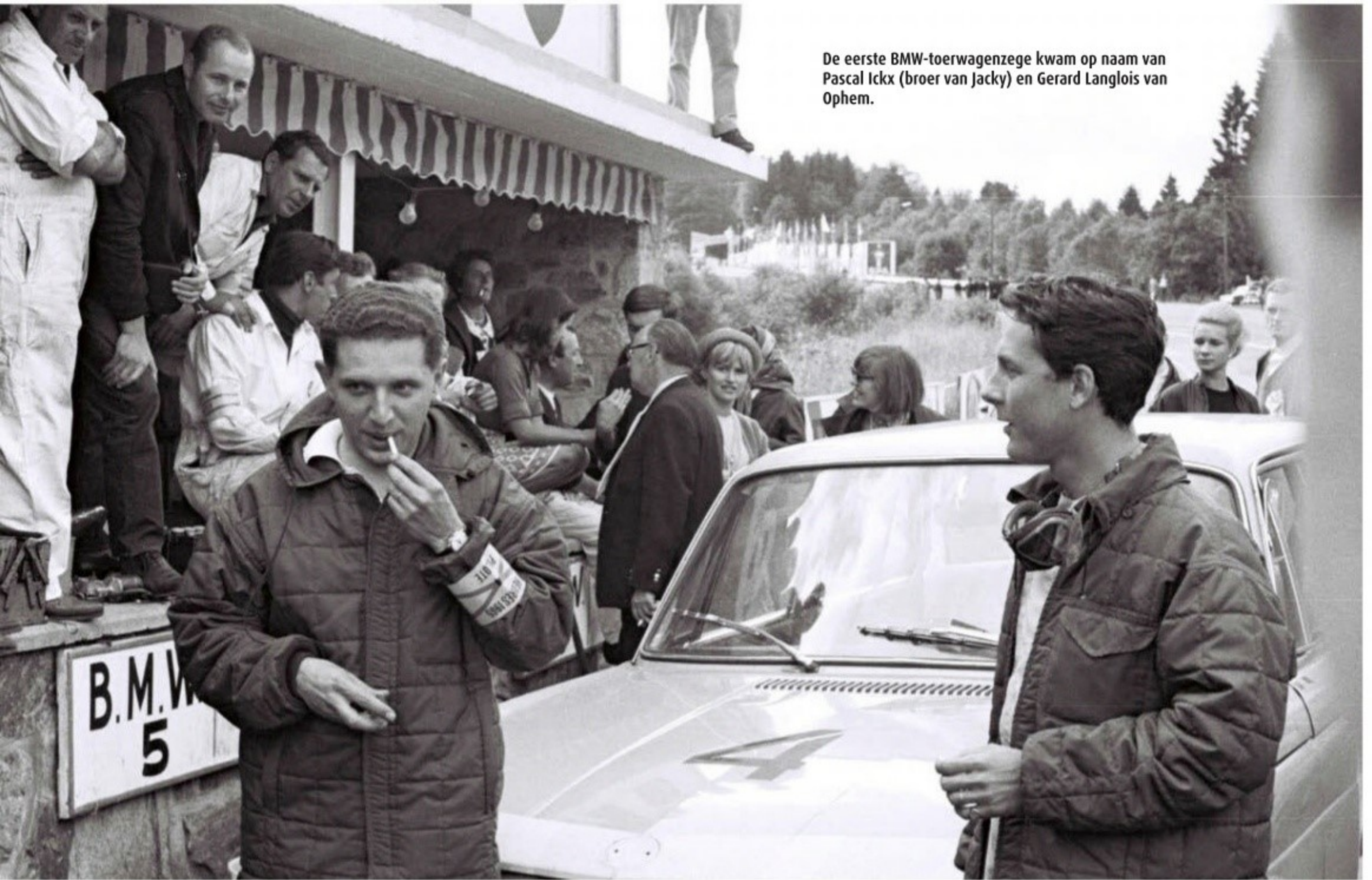
Stewart is er de man niet naar om van zijn hart een moordkuil te maken en zijn schrijnende verhaal wordt dan ook breed uitgemeten in de Britse pers, die zowel de organisatie van de race als Frankenheimers filmcrew aan de schandpaal nagelt. De invloedrijke Britse journalist Denis Jenkinson gaat zelfs zo ver om te stellen dat het bijna fatale ongeval het directe gevolg is van de filmopnames, omdat de wedstrijdorganisatie daardoor had verzuimd om vooraf één of meerdere verkenningsronden te laten rijden. En dat terwijl men goed wist hoe verraderlijk Francorchamps kon zijn als er boven Malmedy en Stavelot dreigende regenwolken hingen. Als ze dat wel hadden gedaan, betoogt Jenkinson, hadden de rijders vanzelf gemerkt dat de zeer snelle, blinde rechterbocht bij Burnenville blank stond en dat ook bij Masta een levensgevaarlijke situatie dreigde te ontstaan. In Francorchamps wordt in eerste instantie nog laconiek gereageerd op de bakken kritiek in de Britse pers, maar het blijkt de spreekwoordelijke druppel. Stewarts rancuneuze kruistocht voor meer veiligheid leidt in 1969 tot een rijdersboycot van de Belgische Grand Prix, wat de opmaat blijkt te zijn naar een lange Formule 1-loze periode.

Maar al snel worden er in Spa nieuwe plannen gesmeed om het circuit aan te passen aan de nieuwe veiligheidsnormen. Het dan bijna gehalveerde Francorchamps wordt met groot enthousiasme onthaald en in 1983 is de terugkeer van de Koningsklasse van de autosport een feit. Desondanks blijft



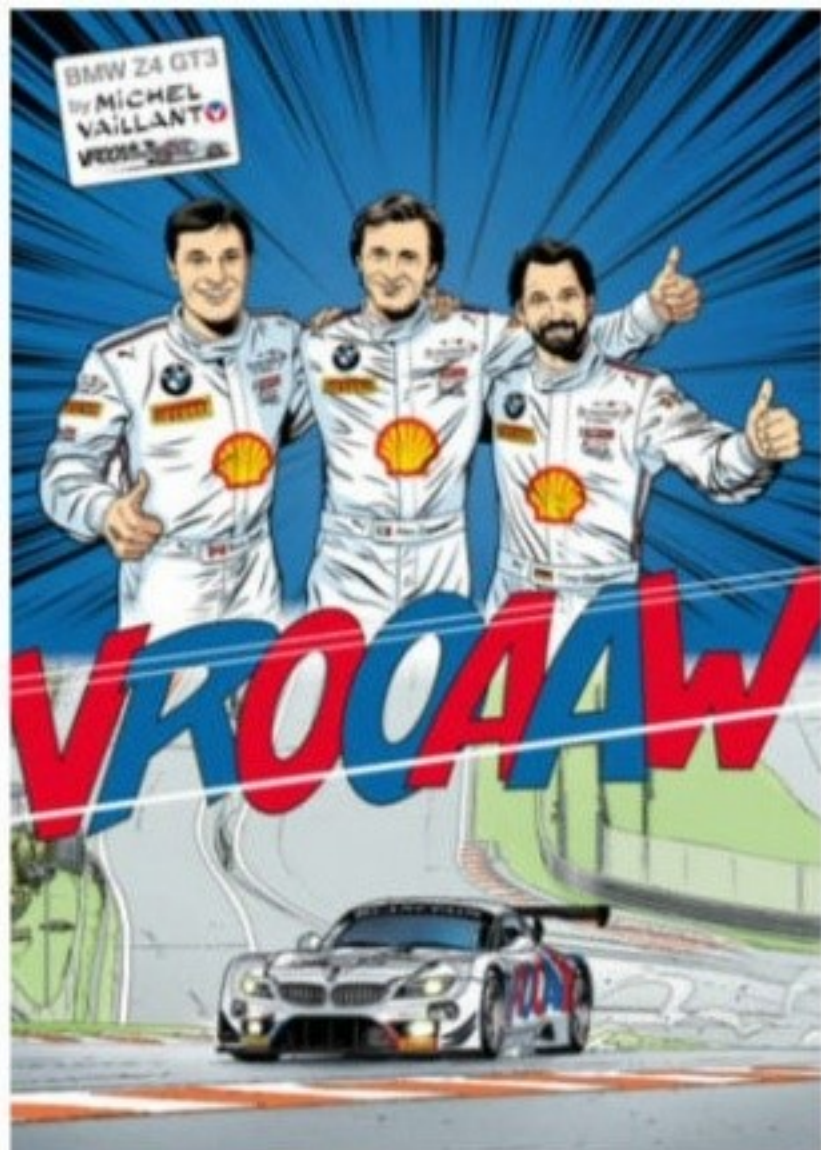
De als optie leverbare carbonkuipen zitten geweldig.

De eerste BMW-toerwagenzege kwam op naam van Pascal Ickx (broer van Jacky) en Gerard Langlois van Ophem.



**DE SEDAN ZIET ERUIT
ALSOF HIJ NIET
TERUGDEINST VOOR
EEN ETMAAL LANG
BOENDEREN**





24 UUR MET MICHEL VAILLANT

Tijdens de Belgische etmaalrace van 2015 bracht BMW een hommage aan stripheld Michel Vaillant en zijn eerder dit jaar overleden schepper, Jean Graton. De cartooneske BMW Z4 GT3 van het Italiaanse ROAL Racing Team trok sowieso al de aandacht vanwege de driekoppige bezetting: Alessandro Zanardi, Timo Glock en Bruno Spengler. Qua publicitaire uitstraling bepaald niet de minste namen in de autosport, maar in dit geval werd er nog een kleurrijk schepje bovenop gedaan door de opvallende bestickering. De beide zijanten waren versierd met de door Graton zo bekend geworden VROOAAW-bruitages, aangevuld met een levensechte stripversie van de drie coureurs op de motorkap. Het Michel Vaillant-trio finishte uiteindelijk als 25^e met 36 ronden achterstand op het winnende BMW-trio waar de Nederlander Nick Catsburg deel van uitmaakte.

Francorchamps het probleemkinder van de internationale racerij. De Grand Prix blijft jarenlang tussen hangen en wurgen ijlen. Altijd duiken nieuwe financiële problemen op en de Belgische politiek – met al zijn Vlaams-Waalse tegenstellingen – is jarenlang tot op het bot verdeeld over de legitimiteit van de subsidiëring. Lokale partijpolitiek maakt de problematiek er nog erger op. Of wat te denken van een Formule 1-organisator die zichzelf rijkelijk uit de kassa bedient voor hij failliet gaat? In Spa-Francorchamps is het altijd hommeles, zo lijkt het wel. Wanneer Bernie Ecclestone in 2003 koudweg wordt meegedeeld dat tabaksreclame niet langer is toegestaan vanwege een Belgische wet die enkele jaren voordien was goedgekeurd, is de Formule 1-baas het beu en trekt hij rigoureuus de stekker uit de Belgische Grand Prix. De plooiën worden snel weer gladgestreken, maar ook in 2006 blijft België verstoken van de Formule 1. Dit keer blijken de door Ecclestone verordonneerde aanpassingen aan de gebrekkige infrastructuur niet op tijd klaar te zijn. De soap rond de Formule 1 op Francorchamps zou zich nog jaren aanslepen en is pas de laatste jaren in rustiger vaarwater terecht gekomen. Er is niemand die het nu nog in z'n hoofd zou halen om het jaarlijkse F1-monument van de kalender te schrappen, maar aan die consensus zijn heel wat zware stormen vooraf gegaan. Intussen wordt er al die tijd wel gewoon geracet in alle andere klassen. En in de jaren dat er geen Formule 1-race op Spa wordt verreden is de 24-uursrace altijd het hoogtepunt op de kalender.

RUIG RANDJE

Het leuke is dat je gewoon door de geschiedenis van het oude Francorchamps heen kunt rijden. Zoals overal in Wallonië laat men ook hier de vergane glorie stilletjes verglijden in de schoonheid van het verval. Diepriet en prachtig tegelijk. Omdat het nieuwe circuit niet toegankelijk is voor ons deze dag, gaan we op de oude baan op zoek naar de rauwe randjes van de M3 Competition. Een BMW, want dat is het meest gelauwerde merk in de 24-uursraces voor toerwagens op Spa-Francorchamps. Meer precies: de actuele M3, een verre opvolger van de legendarische M3's die hier zo vaak robbertjes vchten. Een M5 CS had ook gekund, of een gewone 5-serie waarvan de generaties E12 en E28 vaak in actie kwamen tijdens de races van een etmaal lang. De eerste BMW-zege kwam op het conto van een 1.800 ti/sa, een



GELUKKIG HEEFT DE 510 PK STERKE ZES-IN-LIJN TURBO NOG ALTIJD EEN RUIG RANDJE

voorganger van de eerste 5-serie. Als racer nauwelijks herkenbaar, zo zonder sponsornamen en spoilers. Hoe anders is het anno 2021! De BMW M3 barst zeker in Competition-trim bijna uit zijn voegen van de anabolen. Bijzonder agressief zelfs, omdat hij dezelfde enorme nieren in de neus heeft als de M4. De sedan ziet eruit alsof hij niet terugdeinst voor een dag en een nacht lang boenderen. De specs zijn er goed genoeg voor: 510 pk uit een 3,0-liter zes-in-lijn met turbo, van 0 naar 100 in 3,8 seconden. Een carbon dak voor een ultra stijve carrosserie. Je zou er zo stickers op plakken, datzelfde doen met de coureursnamen op de achterste zijruiten en klaar ben je om aan de start te verschijnen van een 24-uursrace. Pardon: ook nog een setje slicks eronder, en gáán. En anders leent hij zich wel om ingezet te worden als pace car. Nu is het echter het oude parcours waarvoor we gekomen zijn en dus ligt de focus vandaag op de openbare weg. We starten de ronde daar waar het oude traject afbuigt van de huidige baan, dus waar de bocht Malmédy rechtsaf gaat, maar de renners vroeger juist naar links stuurden richting Burnenville. We staan met de dikke kont met vier stort-



Friet bij Masta, het gehucht waar zo vele racehelden keihard doorheen raasden: een verplichte stop op een dag als deze.



Tussen 1983 en 1986 won de 635 CSi drie keer ...



... en toen kwam de BMW M3.



Fina, Bastos, die sponsornamen en kleuren associeer je als autosport-liefhebber gewoon met BMW.



Een eerste 5-serie in actie, zoals zo vaak in de regen.



kokers van uitlaten richting het hek dat het circuit aan het zicht onttrekt. De bocht loopt naar links, het asfalt is verweerd en rechts ligt het dal van het beekje L'Eau Rouge. Op dit nu doodstille stukje gaat het gas er goed op en in de lange curve voelen we de kont van de BMW lichtjes naar buiten bewegen. Dat gebeurt voorspelbaar genoeg om de meest brute M-stand via de knop op het stuur te kunnen inschakelen. Gasrespons, bak, besturing, onderstel: alles staat dan op scherp, met de elektronische hulpmiddelen buitenspel. Uiteraard, want de helden die zich hier in vroeger dagen op de maar liefst 14 kilometer lange omloop gedurende 24 uur het licht uit de ogen reden moesten het immers ook zonder stellen. Ga er maar aanstaan om je historische toerwagen, GT-racer of Formule 1-bolide een etmaal op de limiet langs bomen, palen en huizen te laten razen in de race tegen zowel de klok als de slaap, in een stukje Ardennen met zijn zeer plaatselijk veranderende weersomstandigheden. Zo'n aanrijging van adrenalinekicks is het rijden met een moderne powersedan allang niet meer, maar gelukkig heeft de 510 pk sterke achterwielaandrijver nog altijd een ruig randje.

24 UUR – 24 BMW ZEGES

Met een palmares van 24 overwinningen, 36 podiumplaatsen en 6 bekercups van de Koning, heeft BMW meer dan bovengemiddeld zijn sporen verdiend tijdens de 24 uur voor toerwagens. Voormalig Belgisch Formule 1-coureur Eric van de Poele is met vijf overwinningen nog steeds de ongeslagen koning van de 24-uursrace. De coureur uit Verviers, die in 1987 eveneens de DTM-titel voor BMW behaalde, zegevierde op Francorchamps drie keer achter het stuur van een machtige Maserati MC12, maar het zijn de twee eerdere overwinningen van 'Kuifje' Van de Poele in de jaren 80 en 90 met een BMW die met name tot de verbeelding spreken. In het lijstje van winnende BMW-teams vinden we ook twee coureurs terug die in een vorig leven eveneens op twee wielen succesvol waren op het Ardennencircuit: Johnny Cecotto (1975, Yamaha) en Didier de Radiguès (1983, Yamaha) wonnen beide de 250cc Grand Prix van België.

1965	BMW 1800 ti/sa	Pascal Ickx, Gerard Langlois van Ophem
1966	BMW 2000 ti	Hubert Hahne, Jacky Ickx
1970	BMW 2800 CS	Gunther Huber, Helmut Kelleners
1973	BMW 3.0 CSL	Toine Hezemans, Dieter Quester
1974	BMW 3.0 CSI	Jean Xhenceval, Alain Peltier, Pierre Dieudonné
1975	BMW 3.0 CSI	Jean Xhenceval, Hughes de Fierlandt, Pierre Dieudonné
1976	BMW 3.0 CSL	Jean-Marie Detrin, Nico Demuth, Charles van Stalle
1977	BMW 530	Eddy Joosen, Jean-Claude Andruet
1982	BMW 528i	Hans Heyer, Eddy Joosen, Armin Hahne
1983	BMW 635 CSi	Thierry Tassin, Hans Heyer, Armin Hahne
1985	BMW 635 CSi	Roberto Ravaglia, Gerhard Berger, Marc Surer
1986	BMW 635 CSi	Dieter Quester, Thierry Tassin, Altfred Heger
1987	BMW M3	Jean-Michel Martin, Didier Theys, Eric van de Poele
1988	BMW M3	Alfrid Heger, Dieter Quester, Roberto Ravaglia
1990	BMW M3	Fabien Giroix, Johnny Cecotto, Markus Oestreich
1992	BMW M3	Steve Soper, Jean-Michel Martin, Christian Danner
1994	BMW 318is	Roberto Ravaglia, Thierry Tassin, Alexander Burgstaller
1995	BMW 320i	Joachim Winkelhock, Steve Soper, Peter Kox
1996	BMW 320i	Jörg Müller, Thierry Tassin, Alexander Burgstaller
1997	BMW320i	Didier de Radiguès, Marc Duez, Eric Hélayr
1998	BMW318i	Marc Duez, Eric van de Poele, Alain Cudini
2015	BMW Z4	Nick Catsburg, Lucas Luhr, Markus Pantilla
2016	BMW M6	Phillipp Eng, Maxime Martin, Alexander Sims
2018	BMW M6	Tom Blomqvist, Philipp Eng, Christian Krognas



De turbo-zes-in-lijn komt wat bruter over dan hetzelfde type motor van de vorige M3/M4, al neemt hij het verlangen naar het atmosferische gehuil van voorgaande generaties niet weg. Zoet zijn de herinneringen aan de hoogtoerige vier- en zescilinders en zelfs eenmaal een achtcilinder. Het waren motoren die konden kriesen van genot in de vele edities van de 24 uursrace, waar een BMW-piloot maar wat vaak de hoogste trede van het podium beklom. De eerste keer was het Pascal Ickx, inderdaad, de broer van, die samen met Gerard Langlois van Ophem won met de genoemde 1800 t/sa. Soms leken de sedans van het merk zo uit de showroom naar de start te zijn gerold, later waren het door fanatici als AC Schnitzer geprepareerde fabrieks-bolides. Van de fantastische 3.0 CSL in de jaren 70 tot aan de brede M6 GT3's uit recenter tijden. De ultieme BMW-race tijdens de 24-uur was die van 1992, als twee M3's op het scherp van de snede de laatste rondes rijden. De Belg Eric van de Poele en de Brit Steve Soper rijden hun M3's, het model dat sinds 1986 de toerwagenracerij domineert, met nog geen seconde verschil over de meet. Soper wint met de M3 in Bastos-kleuren voor Van de Poele met de Fina-auto. Een combinatie die in het geheugen van vele racefans gegrift staat.

OVERWOEKERDE OUDSTRIJDERS

Laten we nu vooral even niet als Van de Poele en Soper de huidige M3 tot het uiterste opjagen, want inmiddels rijden we via de N62C door Burnenville. Middenin de schijnbaar eeuwigdurende bocht naar rechts ontwaren we links langs de vangrails drie oude BMW 5-series, die gezamenlijk op hun einde staan te wachten. Mos op de daken, de ronde koplampen kijken dof, berkjes groeien eromheen. Als oud-strijders

Geen sponsor-namen, zo uit de showroom, dat was toerwagenraceren in de jaren 60.



In Burnenville staan oude 5-series weg te roeten, maar wel met 'zicht' op het oude circuit. Zulke E28's kwamen nagenoeg standaard in actie in de editie van 1982. En met succes. De zege ging dat jaar naar een 528i. Toen al wel op het nieuwe circuit overigens.

die uitkijken over de slagvelden waar ze in hun glorie-dagen geschiedenis schreven. Niet dat dit oude racers zijn, maar vergeet niet dat de 5-series die in de jaren 70 en 80 meestreden op dit stratencircuit er nauwelijks wilder uitzagen dan de reguliere zakensedans. De voorganger van deze E28's, de E12, deed dat als 530i. In 1982 kwam de toen net nieuwe opvolger als 528i in actie, om in handen van het rijderstrio Hans Heyre, Armin Hahne en Eddy Joosen te winnen. De M5 moest toen nog geboren worden en het fenomeen sportsedan in het segment van de Mercedes W123 en de Ford Granada was er evenmin. Maar de op dat moment sterkste zescilinderversie blijkt al over heel wat potentieel te beschikken. Tussen de dikke Capri's en Camaro's dus! Relicten uit deze tijd zijn in deze buurt nooit ver weg. Even later, na het zeer lange rechte stuk door het gehucht Masta

met de knik die ooit Jackie Stewart bijna fataal werd, staan we voor Garage Mathoul. Een Ford Escort Mk1 en een Volvo Amazon in race-outfit staan vooraan in de showroom. Dit bedrijf behoorde tot de vele onderkomens in de hoogtij-dagen van het oude circuit. Voor Formule 1-teams is er geen verzorgde paddock, zodat zij nabij de omloop een plek voor hun auto's moeten zoeken. In 1967 strijkt hier het team Eagle neer, van wie rijder Dan Gurney dat jaar de Belgische Grand Prix wint. Overigens hebben we daarvoor wel het tracé moeten verlaten dat na 1951 in gebruik werd genomen. Komend



Een carbon dak, want dit is de M3 Competition. En dan te bedenken dat er een nog heftiger, lichtere M3 CS op komst is.

Garage Mathoul met toerwagens van weleer, een Ford Escort Mk1 en een Volvo Amazon. In 1967 diende de garage van dit bedrijf nog als pitbox (iets wat toen nog niet bestond bij het circuit) voor Dan Gurney.



DE GEMIDDELDE SNELHEDEN OP HET STRATENCIRCUIT GRENSDEN AAN COMPLETE WAANZIN



vanaf Masta ging het vlak voor dit bedrijf rechtsaf via een speciaal aangelegde kombocht. Direct na het passeren van het watertje Eau Rouge sneed je zo een stukje af. De lengte van de baan is daardoor teruggebracht van 15.280 meter naar een nog altijd riante 14 kilometer. In de razendsnelle, sterk verkante curve kun je nu afslaan naar een tuincentrum. Het is verleidelijk om de M3 in hoog tempo over het ruwe asfalt te jagen. Hier merk je hoe hardcore de Competition is en je voelt de erbarmelijke staat van het wegdek niet alleen in alle vezels van de auto, ook jij als bestuurder weet precies waar de gaatjes en kuilen zitten. Hoog aansnijden en geleidelijk naar binnen sturen voor de ideale lijn. Maar zo dicht bij het tuincentrum willen we niets riskeren. We toeren dus rustig door de bocht, maar in gedachten razen we erdoor als Toine Hezemans in 1973, winnaar met een BMW 3.0 CSL, of oud-collega Henny Hemmes die met de gebroeders Vermeulen in 1977 een Camaro op pole position zette. De 14.100 meter werd in 4:25,90 minuten gerond. Goed voor een gemiddelde van ruim 191 kilometer per uur én voor de eerste startplek. Maar de zege ging, zoals wel vaker, naar een BMW, een 530 om precies te zijn. Na de sterk verkante bocht gaat het weer in een vloeiende lijn richting de huidige baan. Een paar huizen langs de lap asfalt, van waaruit je net als bij Masta de auto's die langsflitsten kon ruiken en aanraken, daarna komt de weg uit bij Blanchimont. Magisch. Terug naar Nederland. Cruisecontrol aan, de schokdempers en de aandrijflijn in de meest comfortabele stand en de M3 transformeert in een reisauto. Het is de charme van dit genre, de ware alleskunner die zich op een circuit net zo thuisvoelt als op de snelweg. Het is BMW dat die combinatie van eigenschappen al decennia het beste beheerst. **AW**



De Raidillon knikte in vroeger tijden verder naar links.



De Tweede Wereldoorlog is in deze regio nooit ver weg. Niet zo groot als het museum in Bastogne, maar wel dichtbij het circuit: het December 44 Museum in Stoumont.



CIRCUITMUSEUM STAVELOT

Wie naast benzinedampen ook nog wat cultuur wil opsnuiven, kan dat mooi met elkaar combineren in de Abdij van Stavelot, waar het entreebewijs toegang verschaft tot drie permante tentoonstellingen: de geschiedenis van een van de oudste Benedictijner kloosters van België, het artistieke universum van de markante 19^e eeuwse dichter en schrijver Guillaume Apollinaire en – helemaal onderin de gewelfde kelders van het voormalige klooster – de tentoonstelling over de 100-jarige circuit-geschiedenis. Het museum is niet erg groot en de meeste auto's die er worden tentoongesteld zijn geleend uit Belgische privécollecties. Wat het museum vooral interessant maakt, zijn de unieke documenten, foto's en filmbeelden die een prachtig beeld schetsen over hoe de autoracerij in de Ardennen zich al vanaf het eind van de 19^e eeuw begon te ontwikkelen. www.abbayedestavelot.be

HAVENCRUISER

Soms hoeft het leven niet ingewikkeld te zijn. Geef als merk je cruiser-cabrio een update en hij is meteen extreem competitief in het topsegment. De Ferrari Portofino M kriebelt de nekharen precies daar waar het moet.



Tekst Roy Kleijwegt • Fotografie Fons Klappe



Het is natuurlijk geen toeval dat je in luxe jachthavens vaak cabrio's ziet. Als je op een boot open en bloot bent, waarom zou je dat in een auto dan niet doen? Fijn de elementen voelen, de wind door de jaren en de zon op je bol, waarbij je een rode huid en een verwaaid kapsel voor lief neemt. In de hogere segmenten doen open auto's het altijd goed. En dat terwijl een open sportwagen bijna altijd minder goed is dan zijn gesloten broer. Zwaarder door verstevigingen en vouwdakconstructies en de stijfheid is bijna altijd minder. Dat is echter de papieren werkelijkheid. In de praktijk tellen beleving en emotie vaak zwaarder dan de laatste tiende van een seconde. Cruisen langs een autoboulevard op een zomeravond gaat bovendien veel beter in een cabrio dan in een coupé. Je wordt gespot door voorbijgangers en zit niet in droge aircolucht. Ferrari doet het goed in deze markt. Het gaat nog niet zover dat cabrio's beter verkopen dan coupés, maar er worden vaak wel meer kilometers gemaakt in de open auto's. De dichte coupés zijn sportwagens voor erbij en de liefhebber rijdt ze

daardoor vaak alleen, terwijl de cabrio's veel vaker voor dagelijkse ritten worden ingezet. Even naar het restaurant of het clubhuis van de jachthaven, samen met je partner. Het merk onderkent en steunt deze lifestyle-kant van Ferrari-kopers. Het lanceert open auto's daarom vaak ver weg van het hoofdkwartier in het industriële Maranello. Een journalist die vraagt hoeveel sneller de nieuwe cabrio is dan zijn voorganger op Ferrari's eigen Fiorano-testcircuit krijgt dan ook het deksel op de neus. "Geen idee. Dat meten we niet, want daar is de auto niet voor", luidt het antwoord. Bij Ferrari vinden ze het duidelijk een impertinente, om niet te zeggen domme vraag. Nee, mooie landschappen met mooie wegen, daar zijn die auto's voor bedoeld.

DE NIEUWE NAAM

Zo was ik in 2016 bij de dynamische lancering van de Ferrari California T Handling Speciale, een uitzwaaiersie van de cabrio met net wat sportievere trekjes. Dit event vond plaats aan de Italiaanse westkust, net onder Genua. We eindigden de rit in het schilderachtige vissersdorpje Portofino. Op papier is het plein bij de haven autoluw, maar geen enkel plein in Italië is echt verboden voor auto's als het een stoet rode Ferrari's betreft. De auto's werden door de lokale politie als helden ontvangen en in een mooie rij gedirigeerd. Ze vormden zo een extra attractie voor de toeristen, terwijl wij konden kennismaken met wat verse vangst, gecombineerd met Pinot Grigio. Een fijne dag ... Zo'n half jaar later werd de opvolger van de California T onthuld. Zijn naam: de Ferrari Portofino. Ja, humor hebben ze wel bij Ferrari. Uiteraard was die naam intern al bekend toen het merk besloot de voorganger uit te zwaaien in dat dorp, iets wat een woordvoerder later met een kleine glimlach



DE NIEUWE RACE-STAND LAAT HET
TOE WAT TE SPELEN MET DE AUTO

bevestigt als we er nog eens naar vragen. Nu zijn we vijf jaar verder. Ik rijd rond in de gefacelifte versie van diezelfde cabrio, de Portofino M. Die letter heeft Ferrari wel vaker van stal gehaald, onder meer voor de 575 M en de 456 GT-M. Hij staat voor Modificada, te vertalen als verbetering of wijziging. Omdat we door corona lastig die Italiaanse westkust kunnen opzoeken, beperken wij ons tot wat havens rondom het Markermeer, waar de Ferrari alom bewondering oogst. Het model op zich krijgt veel complimenten, maar ook de bijzondere kleur. Die heet Celeste, geen officieel Nederlands woord, wellicht te vertalen als hemelsblauw. We herkennen er ook iets van turquoise in. Geparkeerd naast een keurig clubgebouw van een jachthaven is de auto goed op zijn plek. Ondanks de forse prijs en de indrukwekkende prestaties is het totaal geen patserbak, wat de enthousiaste reacties van omstanders verklaart. Hij is mooi, straalt klasse uit. Het design was al een forse stap voorwaarts ten opzichte van de California en de M is precies daar aangepakt waar dat nodig was. De neus is enigszins strak getrokken en er kwam een andere diffusor aan de achterzijde. Hij klopt.

Andere wijzigingen vinden we vooral onderhuids. De komst van de Roma als coupé naast de Portofino met zijn stalen klappdak was al opvallend, alsof Mercedes een coupé naast de SLK zou presenteren. Deze M was reden genoeg daar nog eens naar te vragen, maar volgens Ferrari mikken beide auto's op andere klanten. De Roma is cleaner getekend, maar is toch echt een sportwagen, terwijl de Portofino iets wilder oogt en juist meer een allround auto moet zijn. Wel kreeg de auto veel techniek van diezelfde Roma. Zo is de aandrijflijn een-op-een overgenomen. De bekende 3,9-liter V8 heeft daardoor nu 620 pk en de automaat met dubbele koppeling werd vervangen door de nieuwste achttraps variant. Opvallend genoeg kreeg de nieuwe Portofino niet het interieur van de Roma met de hoge middentunnel en de nieuwe digitale schermen. Hierdoor hebben we nog altijd een mooie analoge toerenteller, maar als geheel oogt de Portofino M vanbinnen wel wat verouderd, helemaal omdat naast de Roma en de SF90 ook de onlangs onthulde 296 GTB een cockpit in de nieuwe stijl heeft. Wel vinden we op het stuur de nieuwe manettino met vijf standen. De auto kreeg de opties Wet en Race erbij om hem breder inzetbaar te maken.

LANGS DE RANDEN VAN DE POLDER

Wij knallen langs de randen van de polder om te voelen of dat is gelukt. Ondanks zijn klappdak weegt de auto maar 1.545 kilo en die lichtheid voel je. Je merkt het met wegrijden, je merkt het met insturen. Het maakt de Portofino een fijne, handzame auto die meteen heel toegankelijk voelt. Hij is niet log of lastig handelbaar. Het comfort is bovendien prima. De besturing is zoals altijd bij Ferrari extreem direct, zodat je zelden hoeft over te pakken, en de turn-in is heel scherp. Het koppel van de motor wordt nog altijd beperkt in lage toerentallen behalve als je in de hoogste versnellingen zit, om zo het karakter van een atmosferisch blok na te bootsen. Hierdoor loont het om door te halen en zit er een funfactor in de auto die belangrijk is als je rijplezier wilt hebben. Je hoeft niet extreem hard te gaan om te genieten in een Ferrari. De felle, directe reacties op zowel stuur als gaspedaal geven een ultiem gevoel van controle en door de open kap krijg



1



2

1 Naast alle nieuwe Ferrari's als de Roma en de 296 oogt dit toch ouderwets. 2 De aero is mooi geïntegreerd in het design. 3 Flippers draaien niet meer met het stuur, en dat is prima voor dit type auto. 4 Een must in een luxe cabrio: een warmeluchtsjaal. 5 Nu vijf standen op de manettino: Race en Wet kwamen erbij. 6 Zowel met het dak dicht als open ziet de auto er erg goed uit, dat is geen vanzelfsprekendheid.

DE AUTO
OOGST
ENKEL
LOVEND
REACTIES



3



4



5

FERRARI PORTOFINO M

AFMETINGEN (L X B X H)	4.594 x 1.938 x 1.318 mm
AANDRIJFLIJN	verbrandingsmotor
MOTOR	V8, biturbo, benzine
CILINDERINHOUD	3.855 cc
MAX. VERMOGEN	620 pk bij 5.750-7.500 tpm
MAX. KOPPEL	760 Nm bij 3.000-5.750 tpm
WIELBASIS	2.670 mm
GEWICHT (DROOG)	1.545 kg
BANDEN V/A	245/35R20, 285/35R20
TOPSNELHEID	>320 km/h
0-100 KM/H	3,5 s
0-200 KM/H	9,8 s
VERBRUIK GEM.	n.n.b.
CO₂-UITSTOOT	n.n.b.
VANAFPRIJS	€ 250.872

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



6



je alles nog beter mee. Draaien de we de manettino in Race, dan worden niet alleen de dempers en de gasrespons op scherp gezet, maar laat de elektronica de teugels ook wat vieren. *Dynamic enhancer* noemen de Italianen het en het geeft je de kans meer te spelen met de auto. Het gaat niet zover als de drifthoek die je kunt maken in een F8 in de CT-off-stand, maar er wordt niet meteen ingegrepen op het moment dat de achterkant even wat doorduwt. En juist door het toegankelijke vermogen en de directe besturing is die wilde kont één van de zaken die een Ferrari tot een Ferrari maakt. De auto's leven en hebben zin om los te gaan.

LANGE DOORDRAAIER

De automaat is fantastisch en schakelt sneller naarmate je meer uit de auto perst, terwijl hij dociel is bij een rustig tempo of met parkeren. Nee, het is geen 812 of F8, zo merken we als we echt de grenzen opzoeken. Dan is er toch sprake van wat gebrek aan stijfheid bij oneffenheden en van wat onderstuur als we het tempo opvoeren in een lange doordraaier. Dan ga je echter al verrekte hard en leg je de meetlat langs een schaal die wellicht niet voor GT-cruisers met open dak is bedoeld.

De concurrentie bestaat uit de Porsche 911 Turbo, de Aston Martin DB11 Volante en wellicht iets als een Bentley Continental Convertible. Alleen de Porsche heeft het dynamische potentieel van de Ferrari, terwijl de Portofino qua uitstraling en karakter, waar de 911 wat punten laat liggen, met gemak op het niveau van de twee prestigieuze Engelsen zit. Het is een auto voor levensgenieters die weten dat zowel ontspanning als een adrenalinekick het leven de moeite waard maakt. De Portofino M biedt beide. **W**



1 Mooi, die witte toerenteller. 2 De motor is gretig en toerenrijk als altijd.



**DE NIEUWE
VERSNELLINGSBAK
IS SUBLIEM**

VEREDELAAARS VAN VOLBLOEDEN



Ruf, Alpina, Abt. Het zijn klinkende namen in de Duitse liefhebbersscene. De eerste richt zich van oudsher op de producten van de Volkswagen Group en is vooral bekend om de waanzinnig snelle producten op basis van Audi Sport-modellen. Alpina geeft BMW's een ander karakter en past de producten uit München dusdanig aan dat het zich fabrikant mag noemen. Ruf doet dat met Porsche. Het vakwerk geschiedt allemaal in plaatsen in Zuid-Duitsland, net onder de driehoek Ingolstadt-München-Stuttgart.



PAGINA 54-61 ALOIS RUF OVER HOE
HET VEREDELLEN VAN PORSCHE'S BEGON
PAGINA 62-65 TEST ALPINA XB7
PAGINA 66-70 ABT VIERT HET 125-JARIG
BESTAAN MET DE EXTRA BRUTE ABT RS6-R



Mijlpalen: Alois Ruf naast de Ruf Turbo 3.3 met vijfversnellingsbak. Op de banner erachter prijkt de legendarische RUF CTR Yellowbird.

RUPSJE NOOITGENOEG

Bij de gemiddelde Porsche valt er over het vermogen weinig te klagen, maar toch is Alois Ruf al zijn hele leven bezig om er nog een schepje bovenop te doen en zo de snelste Porsches ter wereld te creëren. We brengen een bezoek aan de man die inmiddels 71 lentes telt, maar nog altijd vol gas geeft.



Met de komst van de befaamde Yellowbird verandert alles. Het Amerikaanse automagazine Road & Track roept in 1987 een knalgele RUF CTR uit tot snelste auto ter wereld. Op Volkswagens testcircuit in Ehra-Lessien laat de über-Porsche die door autoveredelaar RUF onder handen is genomen alle gevestigde namen uit het supersportwagensegment achter zich met een top van 339,8 km/h. Niet veel later laat RUF Automobile een reclamefilm opnemen op de Nürburgring, die overigens absoluut de moeite van het bekijken waard is. Testrijder Stefan Roser drift in de Yellowbird door de Groene Hel. VHS-kopieën van de film worden in die jaren razendsnel verspreid. Door deze twee gebeurtenissen staat de kleinste autofabrikant van Duitsland opeens op de radar bij sportwageliefhebbers over de hele wereld. We brengen een bezoek aan Alois Ruf en zijn 'Manufaktur für Hochleistungssportwagen' in het plaatsje Pfaffenhausen, in de regio Unterallgäu. Het is bijna niet voor te stellen dat deze idyllische, maar ook wat slaperige omgeving de thuisbasis vormt van de creaties van RUF, die bijna uit hun voegen barsten van het aantal pk's. De baas is een toegankelijke kerel en al van jongs af aan een autoliefhebber. Als hij nog maar net kan lopen, heeft Alois Ruf al een passie voor auto's. Het is dus niet zo vreemd dat hij zijn vader, die eveneens Alois heet, regelmatig helpt in zijn in 1939 begonnen garagebedrijf. Ook springt Alois regelmatig bij in het tankstation, dat in 1949 in gebruik wordt genomen. Als Alois Ruf junior, die in 1950 het levenslicht ziet, op tweejarige leeftijd in een olievat valt, lijkt zijn weg te voorbestemd.

Als vader Ruf in 1955-1956 zelf een touringcar opbouwt, helpt de jonge Alois junior bij het plaatsen van de stoelen, waarbij hij onbewust ook aan zijn toekomst bouwt. Zonder deze bus zou de historie van RUF Automobile er mogelijk wat anders hebben uitgezien.

ONTMOETING MET GROTE GEVOLGEN

Op een dag stopt Alois Ruf senior bij een rit met zijn bus naast een Porsche 356 Karmann Coupé. De bestuurder daarvan heeft Rufs bus zojuist ingehaald en is vervolgens de controle over zijn rode sportwagen verloren, waarna hij twee keer over de kop slaat. Ruf bekommert zich om de bestuurder, die gelukkig geen verwondingen heeft overgehouden aan het



Het prille begin: bedrijfsoprichter Ruf senior op een Victoria (1939).



Familie met een voorliefde voor snelheid: Alois Ruf op driejarige leeftijd met vader Alois senior, moeder Paula en zijn oudere broer Karl-Heinz.



Crash met gevolgen: de zwaar beschadigde Porsche 356 op het erf bij de werkplaats. Deze auto zou een grote invloed hebben op de toekomst van Ruf.



Speciale tankservice: op negenjarige leeftijd ontvangt Alois Ruf tankende Amerikaanse soldaten ook wel eens in bijpassende cowboy-outfits.



Een bus van het type Mercedes-Benz 0 321 H vervangt een Borgward-bus, die voor te veel problemen zorgt.



Een dure grap: de Iso Rivolta is duur in onderhoud en kan alleen met verlies worden verkocht. Tegenwoordig heeft Alois Ruf er weer eentje in de garage staan.



Alois Ruf begint in 1968 aan zijn opleiding tot automonteur. Het vervangen van bougies bij een 911 is één van de klussen die hij moet uitvoeren.



Targa-meeting: tijdens zijn reis door de VS in 1970 loopt Alois Ruf toevallig een andere Porsche Targa-eigenaar tegen het lijf.

1950

Alois Ruf wordt op 23 januari 1950 geboren in het Duitse Pfaffenhausen

1968

Ruf doet examen, begint aan een opleiding als automonteur

1974

Eigenaar van RUF Automobile GmbH

1977

Afronding van monteursopleiding

1979

Bouw van de nieuwe werkplaats

1981

RUF wordt erkend als autofabrikant

1987

De RUF CTR 'Yellowbird' is de snelste auto ter wereld.

1998

Huwelijk met echtgenote Estonia

2007

De RUF CTR3 is de eerste geheel in eigen huis ontwikkelde auto

2017

Presentatie van het jubileummodel RUF CTR 2017

voertuigpapieren van de rode 356. "Toen besepte mijn vader dat Porsche-rijders bijzonder gek van auto's zijn", vertelt Alois Ruf glimlachend. Kort daarop volgt een magisch moment. Als hij met zijn vader in een Opel Rekord naar de bouw-machinebeurs in München rijdt, worden ze in de stromende regen ingehaald door een Porsche 901 uit de voorserie. "Onze auto schudde even heen en weer toen de Porsche langs ons schoot. Toen hoorde ik voor het eerst het geluid van zijn motor. Het ging door merg en been en liet me nooit meer los", zo verklaart Ruf het ontstaan van zijn band met de 911. De bijzondere mentaliteit van Porsche-rijders zal Ruf in de daaropvolgende jaren nog vaker ervaren. Zoals in 1967, als een koper bij de aanschaf van een 912 niet zelf

aanwezig kan zijn. De klant stuurt echter niet zijn vrouw als plaatsvervanger, maar zijn 15-jarige zoon. Na een testrit met Alois junior, die dan nog niet eens een rijbewijs heeft, koopt de klant de Porsche.

OM VEILIGHEIDSREDENEN

Hoewel Alois Ruf als 18-jarige droomt over een 911 S met korte wielbasis is zijn eerste auto om veiligheidsredenen 'slechts' een 912. In 1968 verlaat hij de middelbare school, Alois gaat als leerling aan de slag in de werkplaats

voorval, en later eveneens om de Porsche. Hij repareert de auto om hem vervolgens, tot groot genoegen van zijn zoon, over te nemen. Een jaar later volgt een andere ontmoeting die grote gevolgen heeft. Alois Ruf junior rijdt met zijn vader in de rode Porsche door München. Bij een rood verkeerslicht klopt een student op het raam. Naast zijn studie handelt hij in

gebruikte Porsches en één van zijn klanten is op zoek naar precies zo'n auto als die van de familie Ruf. De student betaalt ter plekke 11.000 Duitse marken cash en geeft vader en zoon Ruf de sleutels van zijn eigen 356 Reutter Coupé, zodat ze tenminste fatsoenlijk naar huis kunnen rijden. Een dag later haalt de student de auto weer op, samen met de

**'ONZE AUTO
SCHUDDE EVEN HEEN
EN WEER TOEN DIE
901 LANGS ONS
SCHOOT'**

van zijn vader. Twee jaar later reist hij door de VS, waarbij hij in Los Angeles een beeld krijgt van de autopassie van de Amerikanen en hun voorliefde voor Duitse auto's. Ruf profiteert daarbij van zijn goede beheersing van de Engelse taal. Toen hij nog op school zat, stelde zijn vader als enige eis dat hij die taal onder de knie kreeg. Hij leverde daar een bijdrage aan door zijn zoon bij zijn tankstation alle passerende Amerikaanse soldaten te laten bedienen. De Porsche-werkplaats van zijn vader op het platteland doet goede zaken. Porsche-eigenaren komen van heinde en verre om hun auto's bij Ruf te laten repareren. In 1974 vindt er een tragedie plaats: midden in de oliecrisis overlijdt Alois Ruf senior op 62-jarige leeftijd aan de gevolgen van een hartinfarct. Hoewel sommige mensen twijfelen of

het wel de goede beslissing is, neemt zijn zoon Alois junior de leiding over de kleine werkplaats op zich. "Ik keek simpelweg hoe ze het bij Porsche deden", zegt hij nu. "Dat heeft de beste auto van de eeuw en de beste sportwagens aller tijden ontwikkeld. Butzi Porsche heeft wel eens gezegd: 'Dat is ons alleen gelukt omdat we maar weinig medewerkers hadden en het ons aan tijd ontbrak'"

HERKENNINGSTEKEN

Nog in datzelfde jaar krijgt de eerste auto, een 911 Carrera, het TP-chassisnummer dat aan Ruf is toegekend en bij toelatingskeuringen het oude chassisnummer vervangt. In 1974 ziet ook het RUF-logo het levenslicht. Een grafisch expert biedt in ruil voor werkzaamheden aan zijn Porsche aan het logo te ontwerpen. RUF (zowel de bedrijfsnaam als het automerk wordt met kapitalen geschreven) heeft eigenlijk helemaal geen logo nodig, maar Alois toont zijn goede wil, waarna hij direct het eerste ontwerp accepteert. Pas later beseft hij hoe belangrijk het is om een goed logo te hebben. Omdat je er ook 'RIF' in zou kunnen lezen, laat hij het logo in 1979 moderniseren. Als ander herkenningsteken kiest Alois Ruf voor de montage van vijfspaaks wielen, die met verschillende designs onder al zijn creaties worden gemonteerd.



In 1977 prijkt het nieuwe logo, dat in 1974 door een klant is ontworpen, voor het eerst op een bedrijfspand.



De motortestbank die in 1979 werd geplaatst in het nieuwe bedrijfspand van RUF wordt vandaag de dag nog regelmatig gebruikt.

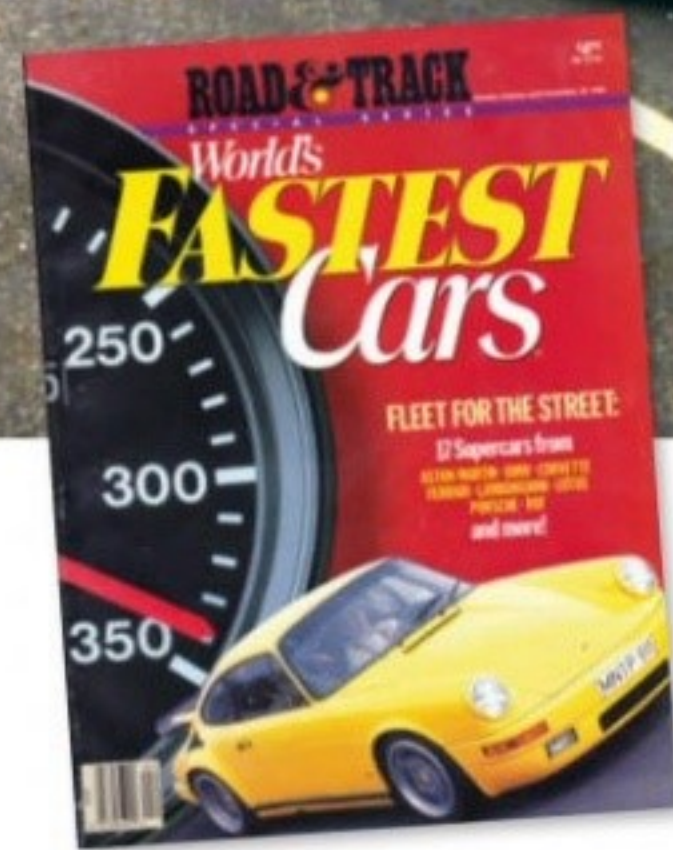
In 1977 voltooit Alois Ruf zijn opleiding tot automonteur. De RUF Turbo 3.3 zorgt in datzelfde jaar voor furore. Hij heeft 43 pk meer aan boord dan het basismateriaal uit Zuffenhausen en heeft ook betere remmen en een vijfversnellingsbak. De klanten staan in de rij bij RUF, zo graag willen ze een auto door hem laten modificeren. Omdat Porsche eind jaren 70 van plan is om de 911 door de 928 te laten aflossen, ontwikkelt de fabrikant de 911 slechts behoedzaam door. Het beperkte vermogen en het dreigende einde voor de modelreeks zorgt bij de liefhebbers voor boosheid. Alois Ruf kan hen echter helpen. In geval van nood kan hij uit onderdelen zelfs complete 911's bouwen. De 911 wordt de auto van zijn leven. "Ik heb er altijd voor gezorgd dat ik geen auto bouwde die het imago en het oorspronkelijke karakter van 911 geweld zou aandoen. Sterker, ik heb het imago juist naar een hoger plan gebracht. Dat geldt ook voor het merk Porsche. En ik denk dat ze in Stuttgart ook waardeerden wat ik deed", zo licht Ruf zijn motivatie toe. In 1981 krijgt Ruf de status van fabrikant. Niet uit ijdelheid, maar in goed overleg met Porsche, om ervoor te zorgen dat de volledige verantwoordelijkheid bij hem komt te liggen. In 1984 baart de nieuwbakken autobouwer opzien als een RUF BTR bij testritten op Volkswagens testcircuit in Ehra-Lessien de magische 300 km/h-grens passeert.



Succesformule 911: Alois Ruf in 1983 met een 911 Turbo en twee 911 Cabriolets voor zijn showroom. Over de 911 zegt Ruf: "Dit model heeft mijn hele leven gekenmerkt en dat zal het blijven doen."



Recordrit: groepsfoto met alle testdeelnemers van de vergelijkende test van 'Road & Track' in de zomer van 1987. De RUF CTR doet van zich spreken, het is de snelste auto ter wereld.



In januari 1988 siert de CTR Yellowbird opnieuw de cover van het magazine Road & Track.

Drie jaar later volgt de Yellowbird-oerknal. "Oorspronkelijk was het de bedoeling dat de auto voor de vergelijkende test in Road & Track Indisch rood zou worden gespoten", herinnert Ruf zich. Die kleur vond hij echter te opvallend. "Er was indertijd niemand die een gele auto had. Geel was helemaal uit de mode. Zodoende kozen Stefan Roser en ik op het laatste moment voor knalgeel."

GELUKSTREFFER

Het bleek een gelukstreffer te zijn, want door het druilerige weer op de testdag springt de RUF CTR dankzij zijn opvallende kleur direct in het oog. Zijn koosnaam krijgt hij van Road & Track-medewerker Richard Baron en bestuurder Peter Egan. In 1988 overtreft de Yellowbird bij een volgende vergelijkende testrit op de hogesnelheidsbaan in het Italiaanse Nardò met een topsnelheid van 342 km/h zijn record uit het jaar daarvoor. "Porsche had speciaal voor de 959 een motor ontwikkeld en daarop flink zijn best gedaan. Vervolgens kwam de 959 tot een snelheid van 338 km/h. Ferrari begon weken van tevoren al met testen en de Italianen zeiden zelfverzekerd dat ze sowieso zouden winnen. Wij hadden niets aan de Yellowbird veranderd en we hebben een snelheid van 342 km/h neergezet", zegt Ruf vol trots. Zijn vrouw Estonia leert hij in 1992 kennen bij een Porsche-meeting in Oklahoma City. "Ze

werkte in de hotelreceptie, dat was één van haar vier banen. En toen sloeg de vonk over", herinnert hij zich glimlachend. Samen met Estonia, die in Venezuela is geboren, krijgt hij twee dochters en een zoon. Ze wordt zijn belangrijkste adviseur. Daarnaast neemt ze in 2020 het design van de RUF Rodeo voor haar rekening, een 911 in western-look. Een technische mijlpaal is volgens Ruf de samen met specialist Fichtel & Sachs ontwikkelde EKS-transmissie. Vanaf 1992 rust RUF meer dan 150 auto's uit met deze geautomatiseerde versnellingsbak, tot Fichtel & Sachs het project stopzet. In 1996 is de RUF CTR2 op basis van de Porsche 993 Carrera een opvallende nieuwkomer. Het model is voorzien van een onopvallend geïntegreerde rolbeugel. Het vermogen van 520 pk maakt een topsnelheid van 340 km/h mogelijk. Een gemodificeerde sportversie finisht bij de Pikes Peak-heuvelklim op de tweede plaats. Sinds 1997 verhoogt Alois Ruf ook het vermogen van andere Porsches dan de 911. Het begint met de Boxster en later neemt hij ook de Cayman, de Cayenne en de Panamera onder handen. In 2008 stelt Ruf de eRUF Roadster aan de wereld voor en in 2009 de eRUF Roadster Greenster. Beide auto's zijn uitgerust met een elektrische aandrijflijn. Bijzonder trots is Alois Ruf in deze samenhang ook op een project af waar zijn vader al aan was begonnen



Hemelbestormer: een RUF CTR2 behaalt in 1996 bij de Pikes Peak-heuvelklim de tweede plaats in het algemeen klassement.

'EEN AUTO MOET
EEN VERGELIJKBAAR
GEVOEL GEVEN
ALS JE FAVORIETE
JEANS'



Journalist en voormalig Le Mans-winnaar Paul Frère samen met Ruf voor een CTR2. Frère was bij de tests met de Yellowbird op het testcircuit Ehra-Lessien één van de bestuurders.

en dat dertig jaar geleden werd voltooid: de bouw van drie waterkrachtcentrales in de regio Unterallgäu.

ELEKTRISCHE AANDRIJFLIJN

De sportwagenbouwer uit het Voralpenland maakte telkens weer indruk met enorme koppelbergen en pk-toppen. Op dit moment is de krachtigste RUF de RtR met 802 pk. Je zou het niet zeggen, maar vermogen is niet alles voor de Porsche-veredelaar. "Er zou nog meer mogelijk zijn, maar je moet ook proberen om auto's lichter te maken. Dan heb je niet meer zoveel pk's nodig om lol te hebben." Een goed voorbeeld van die filosofie is de RUF CTR3, waarvan de productie in 2008 is begonnen.

Het is de eerste auto van RUF die volledig in eigen huis is ontwikkeld, met een gewicht van 1.377 kilo in combinatie met een vermogen van 700 pk. Het is aanvankelijk de bedoeling dat het model wordt gebouwd in een fabriek in Bahrein, in de buurt van het Formule 1-circuit, maar op het moment dat de fabriek klaar is om in gebruik te worden genomen, gooit maatschappelijke onrust in het land roet in het eten. En zo gaat deze auto alsnog in productie in Pfaffenhausen.

In plaats van de productie te internationaliseren, opent RUF datzelfde jaar aan de andere kant van de rotonde in het dorp, direct tegenover het hoofdkantoor van het bedrijf, een nieuw Porsche-dealerpand. De klassieker-

afdeling daarvan bekommert zich ook om de auto's uit de eigen oldtimerverzameling van het bedrijf.

Af en toe bouwt RUF ronduit uitzonderlijke modellen. Zo komt de R 56.11 tot stand, een geslaagde combinatie van 356-looks en 911-techniek. Een unicum met een klassiek design en moderne techniek is ook de RSR 3.4. Voor dit model geldt net als alle RUF-creaties: zo puur mogelijk, geen overbodige franje. "Een auto moet een vergelijkbaar gevoel geven als je favoriete jeans", aldus Ruf. Als je de baas door zijn bedrijf ziet lopen, valt op dat hij altijd bijzonder vriendelijk en toegankelijk is, hij kent alle namen van zijn 84 medewerkers. Soms mogen de personeels-



De RUF RSR doet denken aan de Carrera 2.7 RS. Het model is gebaseerd op een 911 T en wordt aangedreven door een tot 3,4 liter opgeboorde Carrera-motor.

leden bij interne evenementen ook een stukje met een RUF rijden. Het is dan ook niet zo vreemd dat sommige medewerkers al meer dan 40 jaar bij het bedrijf werken en dat stageplekken bij het bedrijf bijzonder gewild zijn. Omdat de fabrikant alleen maar modellen in kleine oplages bouwt, zijn er in totaal tot op heden nog geen 700 RUF's gebouwd. De meeste exemplaren zijn te vinden in de Verenigde Staten.

Het aantal virtuele RUF-Porsches ligt een heel stuk hoger. Alleen Sony verkocht al ruim 60 miljoen exemplaren van de Gran Turismo-gamereeks, waarbij softwareontwikkelaar Kazunori Yamauchi bij het debuut van de game rond de eeuwwisseling direct inzette op de sportwagens van RUF, waarmee heel wat gamers inmiddels hun snelle rondjes hebben gereden via hun PlayStation. De internationale klantenkring wordt goed verzorgd door Alois Ruf. Zo stelt hij 'flying doctors' ter beschikking die als dat nodig is bij de klanten langsgaan om hun RUF te repareren. Bovendien hebben ze de mogelijk-

heid om hun auto bij hem te stallen. Sommige klanten maken gebruik van dat aanbod om af en toe met hun auto over de Duitse autobahn te kunnen rijden of een rondje Hockenheim of Nürburgring te doen.

VERBRANDINGSMOTOR

Over het onderwerp 'mobiliteit van de toekomst' heeft Alois Ruf een duidelijke mening. Hij vindt dat de pijlen te zeer gericht zijn op de elektromotor. Hij is ervan overtuigd dat de inzet van synthetische brandstoffen een goed alternatief vormt, hij blijft geloven in de verbrandingsmotor. "Waarom zou je de productie van de verbrandingsmotor stopzetten? Een auto moet in mijn ogen ook op emotioneel vlak overtuigen."

Op het moment zijn de medewerkers van Ruf hard aan het werk met de productie van de 50 verkochte exemplaren van de 1.200 kilo lichte en 710 pk sterke CTR 2017. Sommige medewerkers waren al betrokken bij de productie van de eerste CTR. Ruf is naar eigen zeggen 'erg trots' op het design van deze in eigen

'ALS JE AUTO'S
LICHTER MAAKT,
HEB JE NIET MEER
ZOVEEL PK'S
NODIG'

huis ontwikkelde auto, waarbij het klassieke 911-uiteerlijk ondanks de verlengde wielbasis behouden is gebleven. Omdat de productie van één exemplaar zo'n 1.200 manuren vergt, zal naar verwachting het laatste exemplaar pas in 2023 worden gebouwd. Maar daarmee is het verhaal van Alois Ruf nog niet ten einde. Als je ziet hoe zijn ogen beginnen te glinsteren als hij vertelt over de restauratie van een vroege Porsche 901 of de toekomst van de RUF-V8, dan beseft je dat deze man ook op zijn 71e alleen maar vol gas geeft. **W**



Een trotse vader: Alois Ruf met zijn jongere dochter Aloisa en zoon Marcel, die al bij het bedrijf werkt en de beoogde opvolger van Alois is.

RUF'S TOP 5

"De auto waarvan ik het meest houd, is de auto waar ik op dat moment in rijd", aldus Alois Ruf. "Ik weet het speciale temperament van de desbetreffende auto elke dag opnieuw op waarde te schatten." Zijn autoverzameling omvat vooral modellen van Porsche en RUF, maar hij heeft ook twee Mercedesen van de modelreeks W111, twee Jaguars E-type en een Chevrolet Corvair. Hij rijdt echter vooral graag in de onderstaande modellen, die hij zelf heeft ontwikkeld.

AUTOWEEK GTO HEEFT EERDER IN DEZE AUTO GEREDEN. JE VINDT HET VERSLAG IN NUMMER 4 VAN 2019.



1 CTR 2017

"Elke keer als ik een paar dagen niet met een nieuwe CTR heb gereden en er dan weer mee op pad ga, besef ik weer dat we een waanzinnige auto hebben gebouwd."



"Onze CTR Yellowbird maakt zijn bestuurder elke keer weer duidelijk dat je met zijn losbandige vermogen moet kunnen omgaan - je moet het niet alleen willen, maar ook kunnen."

2 CTR YELLOWBIRD

"De enige door ons gebouwde auto die me het gevoel geeft een Le Mans-coureur te zijn."



4 CTR3



3 RCT

"Mijn schatje. Met enkele turbo, waardoor de motor op een fantastische manier zijn vermogen afgeeft, alsof hij aan een elastiek zit. Ik noem dat the quiet storm."



5 R56.11

"Hij wekt bij mij herinneringen op aan het viercilindertijdperk. Tegelijk ervaar je al de techniek uit de zescilindertijd. De herinneringen aan verschillende tijdperken komen samen op een ongelooflijk harmonieuze manier."

TOT GROTE HOOGTEN

Ook bij Alpina hebben ze de SUV inmiddels omarmd. De autoveredelaar deinst er zodoende niet voor terug om BMW's mega-SUV X7 onderhanden te nemen. De 621 pk sterke XB7 is misschien wel de best gecomponeerde auto in zijn soort.

Tekst **Malte Büttner** • Vertaling **Albert-Jan Cornelissen** • Fotografie **AutoBild Sportscars**





1 Voor het eerst monteert Alpina 23-inch wielen. Onder deze XXL-SUV ogen de megawielen met hun 285-voorbanden en 325-achterbanden echter niet enorm groot. Sinds 2019 levert BMW de X7, die door Alpina nu is omgeturnd tot de XB7, met een 621 pk sterke achtcilinder. Het eindresultaat is bijzonder harmonieus. 2 De enorme remzadels en remschijven brengen deze grote loebas snel weer tot stilstand. 3 De subtiel geplaatste logo's en het plaatje met het productienummer onderstrepen het exclusieve karakter van Alpina. Dat geldt helemaal voor dit exemplaar met productienummer 007.

W

e rijden over de autobahn A7, ten noorden van Hamburg, een driebaans stuk snelweg met een strakke asfaltlaag. We hebben vrij baan, zonder snelheidsrestricties. De Alpina XB7 glijdt echter nog steeds rustig over de weg. Zou dit niet het ideale moment zijn om de 4,4-liter V8 die onder de motorkap ligt eens de sporen te geven? Om het vermogen van 621 pk over de vier machtige 23-inch wielen uit te storten en te checken of hij inderdaad in staat is een topsnelheid van 290 kilometer per uur te halen? Als je op de brede comfortstoelen van deze luchtgeveerde kolos het asfalt onder je door laat rollen, waarbij de buitenwereld dankzij de effectieve geluidsisolatie keurig op afstand wordt gehouden, moet je jezelf als bestuurder van dit 2,6 ton wegende bakbeest echter bijna dwingen om deze heerlijke rust te verstoren.

Dan komen we aan bij het voormalige vliegveld waar we de prestatiemetingen kunnen verrichten: we zetten de automaat in de S-stand, selecteren de rijmodus Sport Plus, schakelen het DSC uit en houden zowel het linker- als het rechterpedaal ingetrapt. De finishvlag in het instrumentarium geeft aan dat de launch control is ingeschakeld. Terwijl de rechervoet het gaspedaal volledig intrapt, laat de linker-voet het rempedaal los, waarna het inferno wordt ontketend. Nog altijd op beschaafde wijze, maar tegelijkertijd met een ongelooflijke daadkracht trekken de voor- en achterwielen gezamenlijk aan de grote SUV. De V8 gromt er lustig op los en de achttraps automaat ramt de versnellingen er doorheen. Na 4,2 seconden is de 100-grens gepasseerd en na slechts 26,7 seconden tikt de snelheidsmeter de 250 aan.



Daarna duurt het niet lang meer totdat de begrenzer het slagschip bij 290 km/h begint af te remmen, waarbij de snelheidsmeter, die licht overdrijft, een snelheid van iets boven de 300 km/h aangeeft.

LAATSTE OPRISPING

De uit de kluiten gewassen Alpina XB7 daagt de natuurkundige grenzen uit. Met zijn brede nieren lijkt hij iedereen en alles te willen platwalsen, hij accepteert geen fouten. Het is een alfadier van staal en een rollende tegenhanger van het streven naar elektrificatie. Het is een laatste oprisping van de oude wereld. Alpina zou echter Alpina niet zijn als deze

ALPINA XB7

- Fantastische V8 met enorme reserves
- Verrassend veel rijdynamiek
- Bijzonder dorstig
- Erg zwaar





ALPINA TERUG IN NEDERLAND

Dusseldorp Automotive haalt Alpina naar Nederland. Een opvallende zet, want zo is er voor het eerst in jaren weer een officiële Nederlandse vertegenwoordiger van de exclusieve maar nog altijd als BMW herkenbare auto's. In de jaren 80 en 90 van de vorige eeuw vervulde BMW-dealer Hessels Zoetermeer die rol, een bedrijf dat overgenomen werd door BMW Den Haag, en die dealer maakt sinds anderhalf jaar deel uit van Dusseldorp Automotive. Overigens was de import van Alpina toen al jaren gestaakt en moesten liefhebbers hun heil buiten de landsgrenzen zoeken, vooral in Duitsland. Een Alpina is een product voor fijnproevers en een merk van kleine aantallen, dus dan kun je prima selectieve distributie hanteren; voor een Alpina meld je je nu bij de vestigingen in Den Haag en Apeldoorn. Bij het steeds uitdijende modelgamma van BMW, dat zelfs het aantal M-versies snel opschroeft, kun je je afvragen of er in Nederland plek is voor Alpina. Neem de nieuwe BMW M3, waarvan al drie varianten bestaan en waarvan nog dit jaar een touring-variant verschijnt. Gaat die niet in het vaarwater van de Alpina B3 touring zitten, een van de 'populairdere' modellen? "Vooral in de aanvullende modellen zien wij kansen voor Alpina", aldus Arie Ruitenbeek, commercieel directeur van Dusseldorp Automotive. "Dus in de XB7 en de B5 touring. Er is geen M-versie van de X7 en een M5 touring levert BMW ook niet. De Alpina-koper is er een die doorgaans meerdere Alpina's bezit en we weten dat de restwaarde voortreffelijk is. Na vijftien tot twintig jaar is een model vaak een aanzienlijk bedrag waard. En dat leidt tot interessante leaseprijzen. Die scherpe leaseprijzen ten opzichte van een BMW zijn voor ons een belangrijke reden het merk te gaan voeren."

manier van zelfrealisatie niet zou samengaan met een absolute drang naar perfectie, die bij de XB7 op een geheel nieuwe wijze tot uiting komt. Deze auto gaat ten strijde met een degen, niet met een moker. Het is een echte gentleman met spieren, voor mensen die stevig in hun schoenen staan, zelfverzekerd zijn en een heel sterk karakter hebben. Daarnaast weten ze natuurlijk een flinke hoeveelheid luxe op waarde te schatten.

Ze moeten overigens wel continu bij de les zijn om deze auto met zijn 5,15 meter lange en 2 meter brede carrosserie door het verkeer te loodsen. De XB7 maakt er geen geheim van dat hij hoofdzakelijk voor de Amerikaanse markt is ontwikkeld. In het 'kleine' Europa kan de forse zithoogte niet verhullen dat straten opeens smal zijn en parkeerplaatsen regelmatig te kort, en dat een bezoek aan een parkeergarage kan uitlopen op een nachtmerrie. En een flinke dosis zelfverzekerdheid is ook wel handig, aangezien fullsize SUV's niet de meest sympathieke uitstraling hebben.

NIEUWE DIMENSIE

Je moet overigens ook over het nodige rijtalent beschikken om het enorme vermogen op een goede manier in te zetten. Wordt hij door een onervaren bestuurder bereden, dan kan deze Alpina veranderen in een wapen. Daar kan het feit dat de veiligheidssystemen op een perfecte manier hun werk doen en dat de grote SUV vanaf 100 km/h indien nodig al na

30,9 meter stilstaat, niets aan veranderen. Overigens zouden die remprestaties bij een sportwagen al goed zijn, maar in deze gewichtsklasse zijn ze niet minder dan spectaculair. Dan rijden we een provinciale weg op. De XB7 zweeft weer soepel en bijna geruisloos over de weg. Hij brengt de Alpina-ervaring naar een geheel nieuwe dimensie. Je geniet van een heerlijke V8 met welhaast oneindig lijkende reserves en uitstekende manieren, in combinatie met een zeer hoogstaand rijcomfort en een ongekend ruimteaanbod, wat wil een mens nog meer? Het is geniaal hoe de kleine autoveredelaar uit het Duitse Buchloe er telkens weer in slaagt om goede auto's nog beter te maken. **AW**

1 De prettig zittende comfortstoelen met hun vele verstelmogelijkheden zijn overgenomen van de standaard X7.
2 De XB7 is een soevereine reisauto met bijna onbegrensde reserves en een bijzonder hoogstaand comfortniveau, ondanks de enorme 23-inch wielen.

ALPINA XB7

AFMETINGEN (L X B X H)	5,15 x 2,00 x 1,80 m
AANDRIJFLIJN	verbrandingsmotor
MOTOR	V8, biturbo
CILINDERINHOUD	4.395 cc
MAX. VERMOGEN	457 kW/621 pk bij 5.500-6.500 tpm
MAX. KOPPEL	800 Nm bij 2.000-5.000 tpm
TOPSNELHEID	290 km/h
0-100 KM/H	4,2 s
VERBRUIK GEM.	13,7 l/100 km
CO₂-UITSTOOT	311 g/km
VANAFPRIJS	op aanvraag

Alle gegevens volgens fabriekspogave

DRIE PRETLETTERS

In de afgelopen decennia heeft Abt zich gericht op het vlotter en fraaier maken van Audi's en Volkswagens, maar het bedrijf bestaat al 125 jaar. Ter gelegenheid van het jubileum gaan we op stap met een flink verbrede Coupé en een RS6 die luistert naar de naam Johann.

Tekst **Andreas May** • Fotografie **AutoBild** • Vertaling **Albert-Jan Cornelissen**



De huidige directeur en zijn voorvaderen. Johann Abt richtte in 1896 in Kempten een smederij op, Hans-Jürgen Abt (58) maakt autodromen waar.

Je zou het niet zeggen gezien de pk-monsters van Abt waarmee we vandaag op stap zijn, maar bedrijfsoprichter Johann Baptist Abt (1869-1933) had ooit genoeg aan één pk. We zitten achter het stuur van twee producten van de grootste tuner van Volkswagen-modellen ter wereld en luisteren naar de vijf hees schreeuwende cilinders van een oer-Quattro uit 1984 en de acht knallende kelken van een flink getuned RS6 die de naam draagt van de man die de basis legde: Johann.

Exact 125 jaar geleden nam hij op 27-jarige leeftijd in Kempten in de Duitse regio Allgäu een hoef- en wagensmederij over. Het eerste product dat hij ontwikkelde, was een koets waarvan je met enkele handelingen de glijders kon neerklappen, verdraaid handig tijdens ritjes door de bergen waar het zomaar kon gaan sneeuwen. Ver voor de introductie van de vierseizoenenband had Abt dus de vierseizoenenkoets uitgevonden. Zijn nakomelingen verklaren dat als volgt: paarden beslaan en de productie van normale koetsen interesseerden hem niet, hij wilde iets bijzonders creëren. Zijn nageslacht was op een gegeven moment klaar met de verkoop en reparatie van auto's, ook zij wilden iets bijzonders

ABT AUDI QUATTRO (1984)

MOTOR	5-cil. in lijn, 20 kleppen, turbo, in lengte voorin
CILINDERINHOUW	ca. 2.500 cc
MAX. VERMOGEN	243 kW/330 pk bij 6.300 tpm
MAX. KOPPEL	380 Nm bij 2.300 tpm
AANTAL VERSNELLINGEN	5, handgeschakeld
AANDRIJVING	vier wielen
AFMETINGEN LXBXH	4,41 x 1,80 x 1,32 m
LEEGGEWICHT	1.380 kg
0-100 KM/H	5,9 s
TOPSNELHEID	250 km/h
PRIJS	n.b.

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

ABT RS6-R 125 JAHRE JOHANN ABT SIGNATURE EDITION

MOTOR	V8, biturbo, in lengte voorin
CILINDERINHOUW	3.996 cc
MAX. VERMOGEN	589 kW/800 pk
MAX. KOPPEL	980 Nm bij 2.750-5.000 tpm
AANTAL VERSNELLINGEN	8, automaat
AANDRIJVING	vier wielen
INHOUW BAGAGERUIMTE	565-1.680 l
0-100/200 KM/H	2,9/9,8 s
TOPSNELHEID	330 km/h
PRIJS MODIFICATIESET	€ 109.000 (in Duitsland)

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



maken. Daarmee hebben we in een notendop de ontstaansgeschiedenis van Abt als tuner. In 1920 werd de familie dealer van Auto Union, later van Audi en Volkswagen. Toen de kleinzoon van de oprichter in 1950 op 14-jarige leeftijd deelnam aan zijn eerste race, auto's sneller ging maken en van klanten het verzoek kreeg om hun DKW zo te tunen dat hij even snel was als zijn exemplaar, werd duidelijk dat de a, de b en de t heuse pretletters waren. Sinds 1991 luistert de tuner naar de naam Abt Sportline.

LANG LEVEN

Maar genoeg over het verleden, terug naar het heden. Terug naar de bochtige weggetjes door de fraaie Allgäu, onder een strakblauwe hemel, langs groene weiden rijdend over griprijke asfalt. Achter het stuur van de RS6 met het logo 'Signature Edition' zit Hans-Jürgen Abt (58), de vierde generatie die nu aan de leiding van het bedrijf staat. Dat wij de sleutels van de witte oer-Quattro met zijn verbrede carrosserie en met de voorzijde van de Sport Quattro in ontvangst mochten nemen, konden onze collega's in eerste instantie nauwelijks geloven. "Wat, laten ze jullie DAARMEE rijden?" We maken een pitstop en nemen de

tijd om de oer-Quattro eens goed te bekijken. Hij is voorzien van flinke spoilers, spatbordverbreeders en een enorme achterspoiler. En hij is net zo wit als de tanden van Gerard Joling.

Abt, opgeleid als monteur en handelaar en een bijzonder sympathieke kerel, legt uit: "Mijn vader heeft de Coupé als jong gebruikte inruiler in bezit gekregen en aan mij gevraagd of ik hem mooier wilde maken." Dat was in 1984, toen de carrière van Gerard Joling nog in de kinderschoenen stond. In vier weken heeft Hans-Jürgen Abt de spatborden van de Coupé verbreed en de neus gemonteerd van de auto die als basis diende voor Walter Röhrls rallykanon. De cilinderinhoud werd van 2,1 naar 2,5 liter vergroot en de turbodruk werd opgehoogd naar 1,6 bar, wat voor een vermogen van 330 pk zorgde. Vandaag de dag is dat weer terugschroefd naar 280 pk, zodat de Coupé nog een lang leven beschoren is. Abt werpt een blik op de wielen en spoilers en droomt even weg. "Mijn eerste mannenauto", zegt hij.

Daarvoor had hij al Golfs I en Scirocco's I getuned, van 1,6-liter motoren 1.8's gemaakt en vermogens van 110 naar 130 pk verhoogd. Het waren de wilde jaren 80. Soms meldden klanten zich 's ochtends vroeg bij het bedrijf, waarna de monteurs van Abt in acht uur tijd de oude motor uit





hun auto haalden en een getuned exemplaar met gemodificeerde zuigers monteerden. "Om 16.00 uur reden de klanten dan weer van het erf af, met 20 pk meer onder de motorkap."

Twintig pk meer, schattig toch. De zwarte race-station waarmee we vandaag op stap zijn, heeft 200 pk meer dan vóór de Abt-kuur. Het vermogen van de Audi RS6 Avant is opgeschroefd van 600 naar 800 pk, waardoor het karakter veranderde van vurig naar wild. Een droomauto werd een autodroom. Op de achterzijde prijkt in rode letters 'Johann Abt', een saluut aan de koetsenbouwer en sleutelende coureur. Ten opzichte van de banden die onder de RS6 liggen, in de maat 285/30 R 22, ogen die onder de oer-Quattro (215/45 R16) als rolschaatswielletjes, terwijl het koppel van 400 Nm dat de oer-Quattro levert ook nogal bescheiden aandoet in vergelijking met de monstrueuze 1.000 Nm die de RS6-aandrijflijn serveert. Voor je gevoel sleept de witte reus een caravan met zich mee, de RS6 is waanzinnig sterk.

ALLES IS ANDERS

Ter gelegenheid van het 125-jarige bestaan ontwikkelde Abt de 'Signature Edition', waarvan slechts 64 exemplaren worden gebouwd. Voor de ombouw rekent Abt een bedrag van € 109.000. Dat is een flink bedrag, maar dan heb je dus wel 800 in plaats van 600 pk, 1.000 in plaats van 800 newtonmeter, een top van 330 in plaats van 250 km/h en een acceleratietijd van 2,9 in plaats van 3,6 seconden voor de sprint van 0 naar 100 km/h.

1 Wat een verschijning! De RS6 is nog breder geworden en voorzien van imposante spoilers. In de voorbumper grote luchtinlaten. **2** Gesmede wielen met 285/30 R 22 banden. De naafafdekking roteert op speciale lagers, zodat het Abt-logo altijd horizontaal blijft. **3** Met deze Abt-startknop ontketen je oerkrachten, in de vorm van 800 paarden. Oog voor detail: niet alleen de pook is voorzien van rood gekleurd koolstofvezel, maar de schakelpaddles ook. **4** De Abt-RS6 heeft een flinke dosis koolstofvezel en nieuwe spiegelpakken in Carbon Red. **5** 'Tijdcapsule' in de middenconsole. Onder het glas prijkt een stukje van het aambeeld uit de Abt-smederij. De instaplijsten verwijzen naar het jaar van oprichting. **6** Carbon Red-sierdelen in het dashboard passen mooi bij het met alcantara beklede stuur met rode stiksels. **7** Het logo in het portier zegt alles. **8** Twee keer twee uitlaatpijpen. De eindpijpen hebben een diameter van 10 centimeter. **9** Niets voor angsthazen. Abt heeft het vermogen van de biturbo V8 verhoogd van 600 naar 800 pk, het maximale koppel bedraagt 980 Nm en hij kan doorhalen tot 330 km/h.

Af fabriek is de RS6 al een sterke stier, maar na de ABT-behandeling is het een dinosaurus. In de goede zin van het woord. De techniek, de binnenzijde, de buitenzijde, alles is anders. Hoe dat aanvoelt? Als een bom op wielen. De Abt RS6 ligt als een blok op de weg, rijdt als op rails door bochten en knalt naar de horizon alsof de duvel hem op de hielen zit. Clichés, maar het zijn wel de meest treffende omschrijvingen. Je moet goed bij de pinken zijn om bij dit krachtpakket niet de controle te verliezen, want het is mentaal best even schakelen om in 9,8 seconden vanuit stilstand naar de 200 km/h te knallen.

"We wilden met de 'Johann' een performance-auto ontwikkelen waarbij de klant de kracht continu voelt", zegt Richard Diepolder (44), ingenieur bij Abt en liefhebber van hoge snelheden. "We hebben het uithoudingsvermogen op het circuit getest." Vijftien ronden lang maximale

belasting, twee keer per ronde de 330 km/h aantikken, met 250 door de kombocht. Het resultaat: de olietemperatuur bleef constant, omdat de Abt-technici veel aandacht aan de motorkoeling hadden besteed, bijvoorbeeld met een extra koeler die bijspringt als het nodig is. "Een Abt is niet zomaar een opgepepte Audi", zegt directeur Hans-Jürgen Abt. "Het onderstel en het remsysteem moeten overweg kunnen met het vermogen. En dat mag je natuurlijk ook wel verwachten als je € 109.000 neertelt om van je RS6 een 'Johann' te maken."

Maar je hoeft niet per se zo diep in de buidel te tasten om van een Audi of Volkswagen een Abt te maken. Het bedrijf neemt jaarlijks ongeveer 3.000 auto's onder handen, ook door middel van chiptuning. Dat gebeurt bijvoorbeeld bij de Golf VII: het vermogen van de 1.5 gaat dan van 150 naar 190 pk, Duitse klanten betalen daarvoor € 999 plus € 181 voor de inbouw en € 90 voor de benodigde TÜV-keuring. Alles bij elkaar komt dat neer op € 32 per pk.

Tot slot stellen we nog enkele vragen aan Hans-Jürgen Abt. Ten eerste, is hij niet bang dat er in Duitsland een snelheidslimiet wordt ingevoerd? "Nee, Zwitserland is één van de grootste markten voor ons en daar geldt een limiet van 120 km/h. Het gaat onze klanten er vooral om dat ze in iets bijzonders rijden, niet in een standaardmodel." En ten tweede, wat doet de tuner als de verbrandingsmotor op een dag in de ban gaat? "Dan richten we ons op het sneller maken van elektroauto's. We hebben al 2.800 elektrische VW-busjes geproduceerd. Als je van techniek houdt, moet je jezelf continu opnieuw uitvinden."

Oké, nog één laatste vraag dan. "Zullen we nog een rondje doen?" **AW**

1 Een uit de kluiten gewassen spoiler, zwart gekleurde achterlichten. 2 De fameuze vijfcilinder in de oer-Quattro. Abt verhoogde de cilinderinhoud van 2,1 naar 2,5 liter, het vermogen naar 330 pk. 3 In de jaren 80 was je helemaal het mannetje met een digitaal instrumentarium. De drie naast elkaar geplaatste displays gaven alle benodigde informatie weer. 4 Quattro-bediening met sperddifferentieel, daaronder de knoppen voor de raambediening. 5 De eerste en de nieuwste Abt-Audi: de oer-Quattro uit 1984 en de RS6 Avant 'Signature Edition'.



**Auto
Week**
VOL VAN AUTO'S

DE GROOTSTE ONAFHANKELIJKE PRIVATE LEASE VERGELIJKER

Nieuwe Auto

Tweedehands auto

Private Lease

PRIVATE LEASE

Zoek en vergelijk in 1.655 private lease
aanbiedingen van 39 aanbieders.

Kia

Picanto

€ 200

€ 1

48 maanden

10.000 km

Benzin

Uit

J-739-LN



GA NAAR [AUTOWEEK.NL/PRIVATELEASE](https://autoweek.nl/privatelease)



SCAN →



HET ZWARTE MYSTERIE



Tekst **Frank Jacobs** • Fotografie **Bugatti**

De meest begeerde Bugatti ooit is nog altijd omgeven door geheimzinnigheid. Niemand weet wat er is geworden van La Voiture Noire, de Type 57C Atlantic die Jean Bugatti tot zijn daily drive had gemaakt. Dat maakt hem des te fascinerender en daarom herleeft de naam in een hedendaagse Bugatti. We duiken in het coach build-avontuur van Bugatti. Voor wie een Chiron te gewoontjes vindt.

Al in de klassieke tijd van de automobielhistorie konden gefortuneerde klanten bij Ettore Bugatti terecht voor automobielen op maat. Bugatti leverde het chassis en de motor, koetsbouwers zoals het vermaarde Zwitserse Gangloff bouwden daar een unieke auto omheen, meestal specifiek voor en naar de wensen van één klant. In de vroege jaren 30 was het Ettore's zoon Jean die dit nobele ambacht naar zich toe trok. Jean Bugatti ontpopte zich ondanks zijn jeugdige leeftijd als een buitengewoon getalenteerd ontwerper met een hang naar elegantie, kunst, techniek en muziek en een bijna obsessieve fascinatie voor perfecte proporties. Het leverde de benjamin van Bugatti al gauw de bijnaam Le Styliste op en dat die eretitel geen loze vleierij richting het zontje van de baas was, bewees de jonge Jean met creaties als de Type 50T Coach Profilée en de Type 55 Roadsters. Maar echt onsterfelijk werd Jean Bugatti met zijn ontwerpen op basis van de Type 57. Overdrachtelijk gesproken weliswaar, want letterlijk onsterfelijk bleek het natuurtalent allerm minst. In augustus 1939, tijdens een testrit met de Type 57C 'Tank' waarmee Jean-Pierre Wimille en Pierre Veyron twee maanden eerder de 24 Uur van Le Mans op hun naam hadden geschreven, moest Jean plotseling uitwijken voor een fietser. Die kwam er met de schrik vanaf, maar Jean ramde in plaats daarvan een boom en overleed, slechts dertig jaar oud.

'No father should bury his son', schreef J.R.R. Tolkien ooit, maar Ettore is dat droeve lot desondanks ten deel gevallen. Acht jaar later viel ook voor vader het doek en hoewel Jeans broer Roland het merk nog een aantal jaren smeulend heeft gehouden, was met het verscheiden van Ettore en Jean het echte vuur wel uit Automobiles E. Bugatti verdwenen. In 1963 ging het kaarsje uit.

NIEUWE EPISODE

Maar omdat grote namen onsterfelijk zijn, werd Bugatti eind jaren 80 nieuw leven ingeblazen als Bugatti Automobili S.p.A., een incarnatie die de inmiddels legendarische EB110 aan de wereld schonk. Dit avontuur duurde tot 1995, waarna het merk Bugatti in 1998 werd opgenomen in het portfolio van de Volkswagen Group.

Dat mag dan een stuk minder romantisch lijken dan de vroege jaren toen Ettore en Jean de scepter zwaaiden in Molsheim, maar desondanks is wellicht het mooiste stukje Bugatti terug van weggeweest. In 2018 startte Bugatti een nieuwe episode van het coachbuilding-avontuur, waarvan de uniekste en duurste vrucht dit voorjaar werd geplukt. Over de totstandkoming van one- en few-offs bij Bugatti spreken we met de mannen erachter. Pierre Rommelfanger staat vanaf het begin aan het hoofd van de afdeling



Over de kleur van de La Voiture Noire waren ze het bij Bugatti gauw eens.

Coachbuilding Projects en is sinds begin dit jaar ook verantwoordelijk voor het hele Vehicle Development. Nils Sajonz is hoofd design Special Projects.

Sajonz leidt ons rond de net voltooide La Voiture Noire, die bij het ter perse gaan van dit nummer al lang en breed bij zijn eigenaar staat. Wie dat is, blijft in nevelen gehuld. Maar dat hij of zij gefortuneerd is, staat buiten elke twijfel, gezien het prijskaartje van naar verluidt zestien miljoen euro. Niet voor niets gingen we hierboven uitgebreid in op Jean Bugatti, want de La Voiture Noire heeft alles met hem te maken. "Van alle varianten die Jean tekende op basis van de Type 57, is de Atlantic de beroemdste. Slechts vier werden er van gebouwd en één daarvan, een zwarte, werd Jeans persoonlijke auto, met als bijnaam La Voiture Noire. Alleen Jean en enkele van zijn allerbeste vrienden mochten met die auto rijden."

Van die vier Atlantics bestaan er nog drie en het is extra zuur dat juist Jeans Atlantic verzwolgen is in de geschiedenis,

'Elk onderdeel is voor deze ene auto ontworpen en ontwikkeld, maar tegelijkertijd moet het verdienmodel overeind blijven'

hoogstwaarschijnlijk vernietigd in de oorlog. Aan de andere kant maakt het enigma de Atlantic des te interessanter. Sajonz: "Dit is het icoon van ons merk en tot op de dag van vandaag wordt het ontwerp-DNA van Bugatti bepaald door elementen van die auto. Zo was hij opgebouwd uit speciale materialen die destijds niet konden worden gelast. Daarom werden de twee helften van de koets aaneen gemaakt met bouten en dat gaf die iconische naad in de lengte, die je nog steeds terugziet op elke hedendaagse Bugatti."

De La Voiture Noire is als one-off en met zijn astronomische prijskaartje dan wel het meest exclusieve dat Bugatti Coachbuilding Projects tot op heden heeft voortgebracht, twee andere modellen met een exclusiviteit die zelfs een Chiron doet verbleken, zagen er het levenslicht. Het project begon in 2018 met de few-off Divo, gebouwd in een oplage van veertig stuks voor een prijs van vijf miljoen euro elk. Deze zomer wordt de laatste hand gelegd aan het prototype van de Centodieci, een eerbetoon aan de EB110, waarvan slechts tien exemplaren zullen worden gebouwd, die alle tien al voor acht miljoen euro zijn toegezegd aan bestaande Bugatti-klanten.

UITVERKOCHT

Hoe komt zo'n one-of few-off tot stand? Pierre Rommelfanger neemt ons mee door een bijzonder proces: "Dat kost ongeveer twee jaar en die periode kun je ruwweg opdelen in vier blokken van zes maanden. In het eerst half-

jaar bespreken we de technische hoofdlijnen met de ontwerpers, maar we praten ook met de commerciële afdeling over de oplage en het soort klanten dat we willen bereiken. Wat zijn de highlights van de auto? Al meteen in dat stadium benaderen we potentiële kopers om de auto aan de hand van modellen en schetsen aan ze voor te stellen. Dan al kunnen ze intekenen, zonder de auto echt te hebben gezien." Dat klinkt in onze aardse oren misschien wat onwerkelijk, maar het werkt, zegt Rommelfanger: "Alle drie de modellen waren al uitverkocht tijdens hun werelddebuut."

De tweede zes maanden worden de onderdelen en benodigde werktuigen ontworpen en beginnen de simulaties op de computer, waarna de componenten worden geproduceerd.





Aan het eind van jaar één is het prototype gereed en staat er in principe een tastbare, rijdbare auto. Met dat prototype slaat Bugatti aan het testen, eerst in de windtunnel, dan op het asfalt. “Daarbij letten we op zaken als veiligheid, aerodynamica en stijfheid van de koets”, legt Rommelfanger uit. “En uiteraard de afstelling van het chassis, want elke auto moet zijn eigen rijkaracteristiek krijgen.” Hij vertelt dat die derde fase extra spannend en interessant is: “Dan ontdekken we of we kunnen waarmaken wat we een jaar eerder aan de klant hebben beloofd. Hij heeft de auto immers nooit gereden en moest daarom volledig blindvaren op onze toezeggingen. Hier komen we erachter of we het afgelopen jaar niet te veel hebben toegezegd.”

In het vierde een laatste blok wordt de werkelijke productie voorbereid. De werktuigen worden allemaal gefinetuned, het kleurenschema wordt bepaald en de onderdelen voor de auto worden geproduceerd. “Ook vindt dan de homologatie plaats”, zegt Rommelfanger. “Al onze coachbuild-auto’s zijn straat legaal.” En dan, besluit Rommelfanger, wordt de auto aan de klant overhandigd. “Zoals je je kunt voorstellen is dat altijd weer een geweldige ervaring.”

NIETS IS TE MOOI, NIETS IS TE DUUR

“De grootste uitdaging op technisch vlak is dat er maar één is, echt één”, vervolgt Rommelfanger vervolgt Rommelfanger over de La Voiture Noire. “Elk onderdeel moet voor deze ene auto worden ontworpen, ontwikkeld, gehomologeerd en

getest, maar tegelijk moet het verdienmodel overeind blijven. Computersimulaties zijn ook daarin zo belangrijk. De La Voiture Noire moest dat typische GT-karakter krijgen in het weggedrag, een 250 mm langere wielbasis met behoud van stijfheid. Dat testten we eerst met simulaties en daarna op de weg, en dat allemaal voor één exemplaar. Maar die beperking biedt ook mogelijkheden. Zoals deze bijzondere koplampen, die met 3D-print ontstonden. Dat kunnen we alleen doen als het om heel beperkte oplagen gaat.”

Ook al zijn alle veertig Divo’s en de enige La Voiture Noire inmiddels door hun eigenaar in de armen gesloten, stilzitten doen ze bij Bugatti Coachbuilding Projects voorlopig nog niet. Het prototype van de Centodieci zit in de laatste testfase. Binnenkort begint de productie van nummer 1 van 10, zodat de eerste gelukkige eigenaar zijn exemplaar onder de kerstboom kan zetten. Het is een schitterend, kostbaar kerstcadeau, geheel naar de geest van Ettore Bugatti: ‘Rien n’est trop beau, rien n’est trop cher’. **AV**

RIMAC

Nadat het ruim twintig jaar lang volledig eigendom van Volkswagen is geweest, is Bugatti nu voor 55 procent in handen van de Kroatische Rimac Group. Porsche bezit 45 procent van het nieuw gevormde Bugatti Rimac. Dat is met het oog op de toekomst een gunstige ontwikkeling, omdat Rimac Technology sterk is in het ontwikkelen van elektrische aandrijflijnen en accu’s.

1 Tijdens het testen op asfalt blijkt of de beloften kunnen worden waargemaakt. 2 De Divo was Bugatti’s eerste coachbuild-project sinds decennia. 3 De nieuwe La Voiture Noire heeft naar verluidt 16 miljoen euro gekost, het origineel zou - als dat weer zou opduiken - daar een veelvoud van opbrengen. 4 Jean Bugatti (derde van links) ontwikkelde zich al jong tot een meester in het ontwerpen van auto’s. 5 De allerlaatste onvolkomenheden komen op het circuit boven water.



HET UUR VAN DE WAARHEID

De RS-afdeling van Audi laat zijn klanten nu al kiezen: een laatste keer op benzine rijden of resoluut voor de elektrische toekomst gaan. GTO ging op pad met de RS 7 en de RS E-tron GT om te zien of het uur van de waarheid echt is aangebroken voor conventioneel gemotoriseerde sportauto's.

Tekst Ken Divjak • Fotografie Dennis Noten

De enige andere constructeur die momenteel een vierdeurs coupé op stroom of benzine aanbiedt, is Porsche (waar Audi schatplichtig aan is voor de RS E-tron GT).



DUBBELTEST

AUDI RS 7
SPORTBACK |
AUDI RS
E-TRON GT

WIE

snel door de configurator van Audi zapt, zou kunnen denken dat de Duitsers per ongeluk twee identieke auto's aanbieden. Zowel de RS 7 als de RS E-tron GT is

immers een vierdeurs coupé die in optima forma rond de 600 pk produceert. Op andere markten – waar geen bpm in de catalogusprijs verrekend zit – kosten ze zelfs evenveel, terwijl hun missie nagenoeg identiek is: ultieme GT-prestaties aanbieden in een luxepakket voor vier personen. Dat de RS 7 van origine eigenlijk een A6 hatchback is en de E-tron GT eigenlijk een Porsche Taycan zullen we ditmaal door de vingers zien. Vandaag willen we vooral nagaan welke van de twee het meeste stuurplezier biedt: de auto met de dikke V8 en mechanische vierwielaandrijving of de stekkerbolide die zijn vermogen via bits en bytes over de twee assen verdeelt.

GROEPSGEVOEL

Audi ligt sinds jaar en dag in de clinch met BMW en Mercedes-Benz. Aan de top van de voedselketen wordt de strijd gestreden met sportieve sedans die een lagere daklijn met een langere wielbasis combineren. In Stuttgart neemt de AMG GT 4 de handschoen op, in München is dat de M8 Gran Coupé en in Ingolstadt doen ze het voortaan met deze twee: de RS 7 op benzine en de RS E-tron GT op elektriciteit. Dat plaatst Audi in een al even unieke positie als Porsche, dat naast de Taycan ook de Panamera blijft aanbieden. Het maakt de keuze er voor de klanten evenwel niet gemakkelijker op. Elektromotoren bieden immers een heel ander soort rijplezier dan benzineblokken, waardoor de liefhebbers van de ene categorie vaak weifelend tegenover de andere staan. Benieuwd of deze test daar verandering in zal brengen.

Zeker zo gewaagd is het statement dat zelfs de Audi RS-modellen niet de top in rijplezier vormen, omdat ze doorgaans efficiënter en daardoor minder communicatief zijn. Elektrische auto's zijn dat ook, waardoor ze bij Audi een prima aanvulling vormen op het bestaande gamma. Alleen is de RS E-tron GT zoals gezegd geen Audi, maar een performance-EV die origineel door Porsche werd ontwikkeld. Ingolstadt heeft het concept overgenomen, opnieuw bekleed en softwarematig getuned om snel een elektrisch vlaggenschip in stelling te hebben. Ter verdediging moeten we wel zeggen dat de RS E-tron GT er zeker zo spannend uitziet als de Taycan, hoewel die in Turbo S-specificatie nog krachtiger is dan de RS E-tron GT. We moeten tenslotte de groepshierarchie binnen het Volkswagen-concern in stand houden, nietwaar?

GELIJKSOORTIG ARSENAAL

Onderbedeeld kun je de RS-versie van de E-tron GT overigens niet noemen met zijn 598 pk en 830 Nm. Dankzij de lanceerhulp worden dat kortstondig zelfs 646 paarden, wat er 48 meer zijn dan in de RS 7, die maximaal 600 pk produceert. Het koppel van de V8-biturbo bedraagt 800 Nm, verspreid over een breed plateau dat snel opbouwt en pas

HET MOTORGELUID VAN
DE RS E-TRON GT DOET
AAN EEN TREIN DENKEN
– EEN HOGESNELHEIDS-
TREIN, WELTEVERSTAAN



AUDI RS E-TRON GT

MOTOR	twee synchroonmotoren met permanente magneet
ACCU	lithium-ion, 93,4 kWh
MAX. VERMOGEN	440 kW/598 pk (475 kW/646 pk met launch control)
MAX. KOPPEL	830 Nm
AFMETINGEN (L/B/H)	4,98/1,96/1,39 m
WIELBASIS	2,90 m
GEWICHT	2.422 kg
VERSNELLINGEN	2
AANDRIJVING	vier wielen
BANDEN	Goodyear Eagle F1, 265/35R21 (v.) en 305/30R21 (a.)
TOPSNELHEID	250 km/h
0-100 KM/H	3,6 s (3,3 s met launch control)
PRIJS	€ 146.295

Alle gegevens volgens fabriekspopgaue

Verrassend genoeg is de RS e-tron GT de beweeglijker van de twee, ook al moet je hyperalert zijn om eventuele schuivers op te vangen.



1



2



3



4



5

1 Best vreemd om een agressieve diffuser zonder uitlaten te zien, maar de RS e-tron GT produceert niettemin Star Wars-geluiden aan de buitenkant. 2 Je herkent de RS-versie van de E-tron GT aan zijn front in contrasterend zwart, hier gecombineerd met led-matrixkoplampen. 3 In theorie kun je de graad van remenergie-recuperatie instellen met de stuurpeddels, maar het bekende 'eenpedaalsgevoel' van andere EV's bereik je er niet mee. 4 In vergelijking met de RS 7 is het interieur van de GT haast sober, maar de alcantara afwerking op het stuur en het dashboard maakt veel goed. 5 Achter de futuristische 21-inch wielen zitten geventileerde remschijven met een Carbid-coating, om minder fijnstof te produceren en roestvorming tegen te gaan.

richting de begrenzer wat afneemt. Op papier zijn de stalgenoten aan elkaar gewaagd, met een sprinttijd van 3,6 seconden voor de RS 7 en 3,3 seconden voor de RS E-tron GT. Na ongeveer twaalf seconden passeert het duo de 200 km/h-markering, om daarna vlot door te gaan naar een begrensde top van 250 km/h. Leg je nog wat extra centen op tafel, dan ligt in de RS 7 de magische 300 km/h-grens binnen handbereik. Met zoveel vermogen kun je maar beter stevige fundamenten hebben. De benzineversie staat zowel voor- als achteraan op een multilink-op-hanging, de elektrische variant doet het met (nog sportievere) dubbele driehoeken rondom. De schokdempers zijn op beide modellen vervangen door instelbare luchtkamers, terwijl de remmen naar wens van de carbon-keramische variëteit zijn. Op beide modellen is dat een kostbare optie van om en nabij de 10.000 euro, hoewel de competitie-ankers eigenlijk overbodig zijn voor straatgebruik. In RS-trim is de E-tron GT standaard uitgerust met ASCB-remmen, wat voor Audi Surface Coated Brakes staat. Je herkent het type aan het opschrift 'Carbid', dat naar het materiaal van de coating verwijst. Zo behandeld zouden de geventileerde schijven beter remmen, minder fijnstof produceren, langer moeten meegaan en vooral niet spontaan gaan roesten als er vooral op de elek-



tromotoren wordt geremd. Dat laatste doet de RS E-tron GT echter niet zo uitgesproken, zelfs niet als je daar met de stuurpeddels om vraagt. De echte remmen en het bijhorende pedaalgevoel zijn voor een EV wel goed geconfigureerd.

Er is echter meer, omdat Audi altijd wel manieren vindt om de winstmarges op zijn auto's te vergroten. Zo kun je beide E-segmenters als optie uitrusten met vierwielsturing, om de behendigheid van de respectievelijke set-ups aan te scherpen. In beide gevallen zit die optie vervat in het Dynamic Pack, dat ook een sperdifferentieel op de achteras toevoegt. Bij de RS 7 completeert die tractiehulp het centrale differentieel, dat de krachten mechanisch verdeelt tussen voor- en achterwielen. Het sperdifferentieel doet hetzelfde tussen de achterwielen, om onderstuur tegen te gaan en overstuur te stimuleren. Bij de RS E-tron GT berekenen de computers hoeveel vermogen er naar de assen moet, terwijl het sperdifferentieel opnieuw hetzelfde doet tussen de achtersloffen. Om de vergelijking voor schrijver dezes helemaal complex te maken, heeft



IN DE JUISTE MODUS VERANDERT DE TOERENTELLER IN EEN PINBALL-AUTOMAAT



onze RS 7 het pakket met vierwielsturing en sperdifferentieel niet, maar de RS E-tron GT uitzonderlijk genoeg wel. Welkom in de omgekeerde wereld dus.

LUXE-LIMO

De RS 7 mag eerst de weg op, om aan te tonen hoe ver de verbrandingsmotor de afgelopen honderd jaar is gekomen. Met cilinderuitschakeling en mild hybrid-ondersteuning geldt de V8-biturbo als het neusje van de zalm onder de hedendaagse sportblokken, goed voor een Euro 6d-Temp-classificatie en gemiddeld 11,4 l/100 km op de gemengde WLTP-cyclus. In zijn basissetting presteert de 4,0-liter desondanks zo mak als een lammetje, met haast onmerkbaar (her)starts en een zeilmodus die zelfs op de snelweg wordt ingeschakeld. Om het volle potentieel van de achtpitter te ontsluiten, moet je best lang met de talrijke settings experimenteren, maar wanneer je de RS 7 in de juiste modus hebt, verandert de toerenteller in een pinball-automaat en is het beest definitief los. Welke versnelling van de achtrups Tiptronic-automaat je kiest, maakt daarbij geen jota uit: vermogen is er altijd genoeg, van stationair tot aan de ratelende begrenzer. Alleen is het jammer dat vooral de omstanders daarvan mogen genieten, omdat het motorgeluid in de cabine bedeesd blijft. Dat laatste geldt overigens voor alle rijensensaties. Het stuur is even precies al reactief, maar betreft je niet echt bij de actie, net zomin als het chassis (zonder het optionele sperdifferentieel) een uitdagende pose wil aannemen. Audi biedt wel de mogelijkheid om de luchtvering in te ruilen voor Dynamic Ride Control, een sportiever onderstel met adaptieve dempers en veren. Dat moet de koetswerk-bewegingen van de 2.140 kg zware RS 7 beter onder controle houden in ruil voor wat veercomfort. Combineer dat met de optionele vierwiel-



Samen zijn de twee über-RS'en goed voor 1.200 pk, 1.600 Nm en heel wat bewonderende blikken. Voor welke zou jij een nier afstaan?

DE RS 7 TOONT AAN
HOE VER DE
VERBRANDINGSMOTOR
DE AFGELOPEN HONDERD
JAAR IS GEKOMEN



Zelfs op een glad achterafweggetje geeft de mechanische vierwielaandrijving van de RS 7 geen krimp, tenzij je het sportdifferentieel bij bestelling hebt aangevinkt.

AUDI RS 7

MOTOR	V8, twee turbo's
CILINDERINHOUW	3.996 cc
MAX. VERMOGEN	441 kW/600 pk bij 6.000-6.250 tpm
MAX. KOPPEL	800 Nm bij 2.050-4.500 tpm
AFMETINGEN (L/B/H)	5,00/1,95/1,42 m
WIELBASIS	2,93 m
GEWICHT	2.140 kg
VERSNELLINGEN	8, automaat
AANDRIJVING	vier wielen
BANDEN	Pirelli P Zero, 285/30R22
TOPSNELHEID	250 km/h (begrensd)
0-100 KM/H	3,6 s
PRIJS	€ 192.785

Alle gegevens volgens fabriekspgave



1



4



2



3



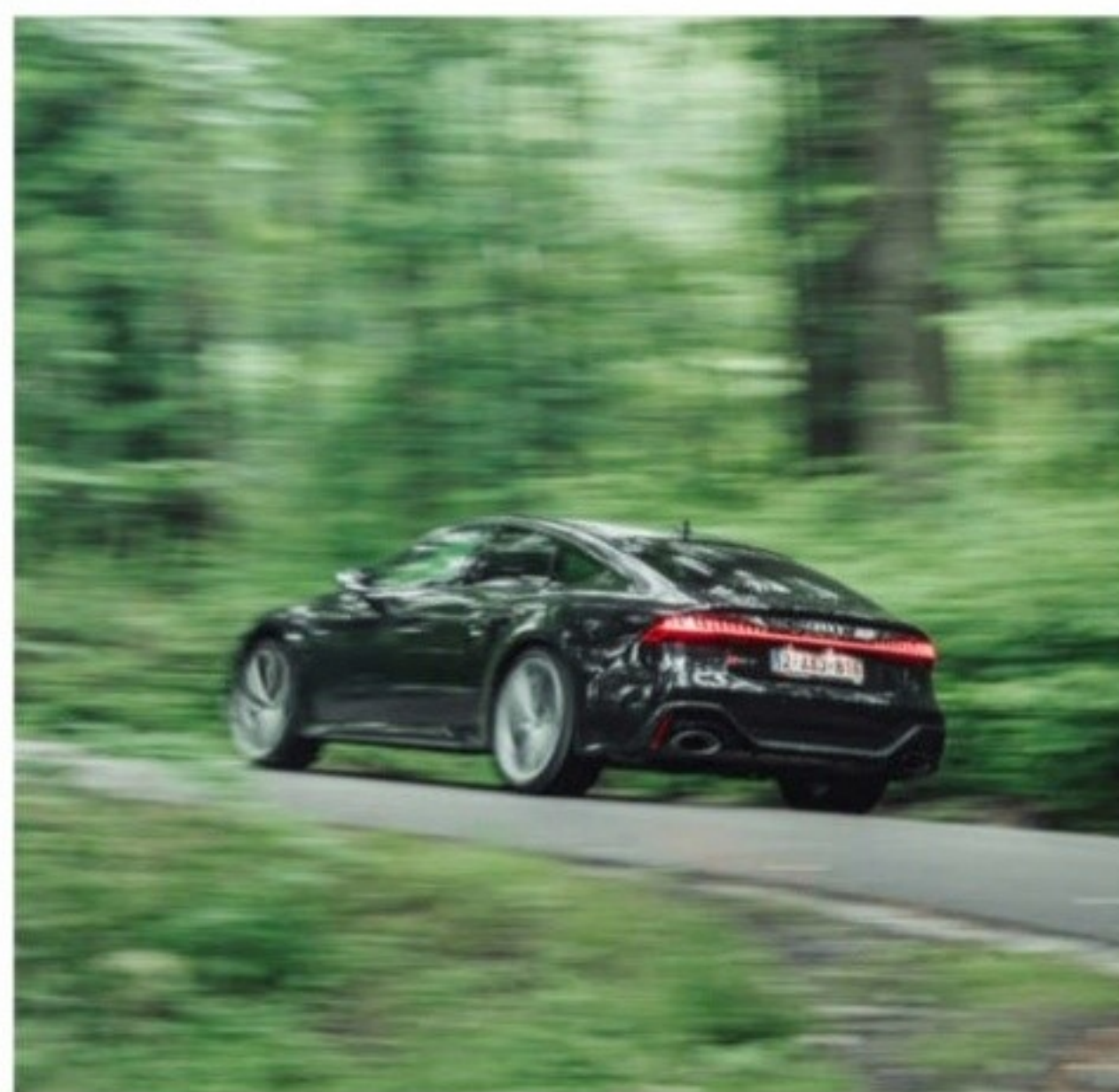
5



6

1 De klassieke klokken zijn bij de RS 7 vervangen door futuristische displays die van alles aangeven, alsof je echt in een videogame zit. 2 Met zoveel configuratiemogelijkheden is het handig om je twee favoriete settings onder de RS Mode-knop te kunnen opslaan. 3 Net als de McLaren F1 gebruikt Audi goudfolie om hitte te reflecteren, aan de achterkant van de machtige V8. 4 Je moet zelfs bijbetalen om de uiteinden van de uitlaten niet in metaalkleur, maar in het zwart te krijgen. 5 Zelfs 22-inch wielen kunnen de standaard luchtvering niet van de wijs brengen, net zomin als straatgebruik de carbon-keramische remmen op hun tandvlees krijgt. 6 De afwerking van het interieur staat in de RS 7 op een veel hoger plan dan in de RS e-tron GT, een bekendbesparingsmechanisme bij EV's.

sturing en je krijgt allicht een auto die meer onder je vel kruipt, terwijl de standaardversie het vooral van zijn indrukwekkende acceleraties moet hebben. De carbon-keramische remmen stoppen de vijfdeurs natuurlijk wel overtuigend af, terwijl de standaard luchtvering prima overweg kan met de optionele 22-inch wielen van onze persdemo. De grootste troef van de A7, al dan niet in RS-versie, blijft evenwel het interieur, dat ruikt als een exclusieve lounge en ook zo aanvoelt. Audi mag zijn interieurkwaliteit de laatste jaren dan wel wat hebben teruggeschroefd, de algemene indruk blijft overeind dankzij moderne beeldschermen en glimmende materialen. Bijna alles kan als optie met koeienhuiden worden overtrokken, in de eerste plaats de stoelen met hun ruitjespatroon en ingewerkte hoofdsteunen. Ook die zijn eerder op comfort gericht dan op ultieme steun, terwijl de zitting net iets te hoog staat om de bestuurder één te laten worden met het chassis. Dat het als optie leverbare schuifdak nog eens een paar centimeter hoofdruimte wegsnoept, doet daar natuurlijk geen goed aan. Het onderbouwt echter wel wat we van meet af aan proberen te insinueren: zelfs met een RS-badge is de A7 in de eerste plaats een luxe-limousine, die toevallig een beul van een V8 heeft en met de juiste





AUDI RS 7

- Luxe-limo
- Beresterke motor
- Braaf weggedrag (zonder extra's)
- Gedempte sensaties

– maar ook peperdure – opties kan worden opgewaardeerd tot een echte stuurmansauto.

ECHTE RS

Dat de RS E-tron GT ondanks een 28 mm lager dak toch een lagere zithouding heeft, is alvast een eerste aangename verrassing. Vink het dakpaneel van Carbon Fibre Reinforced Plastic oftewel CFRP aan bij de extra's en het glazen dakvenster maakt plaats voor een lichter exemplaar dat het gewicht en de hoofdruimte ten goede komt. De 18-voudig verstelbare optiestoelen grijpen je ook beter vast, terwijl het met alcantara overtrokken stuur heerlijk in de hand ligt. Bij Porsche weten ze nu eenmaal wat een goede werkplek maakt, aangevuld met een dashboard dat nog duidelijker naar de bestuurder toe is gericht. Dat de gebruikte materialen niet zo edel aandoen als die van de RS 7 is

een bekend besparingsmechanisme bij EV's. De interieurambiance blijft gelukkig grotendeels overeind dankzij rode accenten en een afwerking in carbonlook die authentiek overkomt. Met uitzondering van het extra scherm voor de klimaatregeling zijn de Virtual Cockpit en de centrale MultiMedia Interface (MMI) in beide auto's nagenoeg identiek. Starten doe je de RS e-ton GT nog steeds met een knop, net zoals de Audi Drive Selector toegang geeft tot de verschillende rijmodi en de daaraan gekoppelde instellingen voor besturing, demping, ESP-werking en rijgeluid. Audi probeert hier overigens niet het timbre van een verbrandingsmotor te imiteren, maar kiest voor een futuristische sound die zo uit een Star Trek-film lijkt te zijn geplukt. Ook aan de buitenkant, waar speakers voor de stille EV waarschuwen. Verrassend genoeg blijft die stilte niet intact wanneer je de elektrische RS de sporen geeft. Anders dan in de RS 7 steken wind- en rolgeluiden hier duidelijker de kop op, terwijl de gesimuleerde motorgeluiden doen denken aan een accelererende trein. Een hogesnelheidstrein om precies te zijn, aangezien er in de RS E-tron GT al helemaal geen sprake is van vermogensopbouw. Knip op het foute moment met je vingers



AUDI RS E-TRON GT

- Puike rijkhouding
- Levendig weggedrag
- Mindere afwerking
- Rijbereik bij sportieve rijstijl valt tegen

en je bent je rijbewijs kwijt. In dat opzicht is de elektrische variant zeker een echte RS, maar tevens een auto die zijn menner sterker bij de actie betreft. Door de lagere zithouding, minder isolatie en het voor een Audi opvallend communicatieve stuur nodigt de RS E-tron GT veel meer uit om bochtjes te gaan pikken. Daar ontdek je een verrassend scherpe voortrein, die natuurlijk wordt geholpen door de achterwielsturing en de krachtigste van de twee elektromotoren op de achteras. Met een uitgeschakeld vangnet kan er zelfs een driftje van af, waar de RS 7 eerder over zijn vier wielen gaat schuiven. Of het allemaal zo natuurlijk aanvoelt als in een klassieke sportauto wagen we te betwijfelen, maar dat de Audi-variant van de Taycan gemakkelijker dwars gaat dan de Porsche zelf is toch een verrassing van formaat. En dat voor een apparaat van om en nabij de 2,5 ton.

OPDRACHT VOLBRACHT

Voor Audi lijkt de transitie van fossiele brandstoffen naar batterijen dan ook gunstig: de RS E-tron GT toont zich op de openbare weg

puurder en zowaar nog sneller dan zijn dorstige evenknie. Dat de V8-muziek daardoor wegvalt en er elke 300 kilometer een lange pitstop aan te pas komt, moeten we er voorlopig bij nemen. Toch bewijst deze vergelijking dat rijplezier niet ten dode is opgeschreven in het EV-tijdperk, tenminste bij Audi, dat van de beredeneerde RS 7 naar de behendige RS E-tron GT promoveert.

Of dat ook voor landgenoten BMW en Mercedes geldt, die op dit moment nog altijd wel bandenverslindende achterwielaandrijvers bouwen, is nog maar de vraag. Idem dito voor lichtere en betaalbare sportwagens van het genre Mazda MX-5 en Toyota GR86, die heel wat moeilijker te elektrificeren zijn zonder hun kernwaardes aan te tasten. Dat het allemaal anders wordt, dat is zo goed als zeker, maar dan hopelijk ook weer genietbaar. Deze vergelijking bewijst in elk geval dat het kan, zij het voorlopig alleen in de hogere echelons van de automobielpeductie. ■

TEST

PORSCHE
CAYENNE
TURBO GT





VOETEN VAN DE VLOER OP DE GOTLANDRING

Op het Zweedse eiland Gotland is een circuit verzezen dat zich in één klap tot de meest spectaculaire ter wereld mag rekenen. Het is een passende locatie voor een kennismaking met de Porsche Cayenne Turbo GT.

Onthaasten lijkt een levenskunst op het slaperige Gotland. In de zomermaanden stroomt het eiland voor de zuidoostkust van Zweden dan wel met toeristen, maar die doen er alles aan om de rust maar niet te verstoren. Ze verblijven in pittoreske houten huisjes in de bossen of aan het water, en dompelen zich vervolgens vredig onder in het outdoorbestaan. Als ze zich al met de auto verplaatsen, dan gebeurt dat eveneens in alle rust. Niet eerder was ik op een plek waar zó truttig wordt gereden. Het lijkt dan ook een vreemde locatie om de Porsche Cayenne Turbo GT te presenteren. Wanneer ik traag tokkelend de Gotlandring bereik, valt het kwartje echter. Hier ontvouwt zich een wereld die volledig in contrast staat met de rest van het eiland: een circuit van maar liefst 7,3 kilometer lang, met pakweg 35 bochten, sterk geïnspireerd op de Nürburgring Nordschleife waar testrijder Lars Kern onlangs de



Veel alcantara aan boord van de Turbo GT, maar ook een vernieuwd mediasysteem.

opper-Cayenne naar een rondetijd van 7.38,925 joeg. Dat was dik drie seconden rapper dan de Audi RS Q8 en een seconde of acht onder de tijd die de Lamborghini Urus had gezet. Deels verantwoordelijk voor dat nieuwe Ring-record is de vierliter-turbo, die dankzij aanpassingen aan onder meer de krukas, turbo's, injectoren, drijfstangen en zuigers 640 pk en 850 Nm over de vier wielen uitstort, dat is 90 pk en 80 Nm meer dan de 'gewone' Turbo. Wat Porsche ons echter vooral wil laten voelen, is de uitwerking van de vele onderstelaanpassingen. Vandaar dat we deze expeditie naar Zweden maken.

IN 12,2 TELLEN NAAR 200 KM/H

Oké, de Gotlandring is géén Nürburgring – die is simpelweg uniek – maar toch is de splinternieuwe omloop zonder twijfel een van de meest opwindende ter aarde. In een racewereld met steeds meer klinische 'Tilke-dromes' (Hermann Tilke is de huisarchitect van de Formule 1) is het een verademing om op een baan te rijden die op een natuurlijke manier over een glooiend terrein is gedrapeerd. Daardoor geen overvloed aan stop & go-hoeken, maar een keur aan vloeiende doordraaiers en allerlei combinaties die elkaar in hoog tempo opvolgen. Bovendien is er behoorlijk wat hoogteverschil. In veel gevallen zie je bij het insturen niet precies waar de bocht eindigt. Zodoende word je soms verrast door een onverwachte knik of een dubbele apex.

Daarom ben ik bij uitzondering blij dat er een instructeur voor me uit rijdt, in een 911 Turbo. Ik heb hem eerder ontmoet, dus hij weet dat hij zich niet hoeft in te houden. We gaan vol van kiet: pitstraat uit, rechtsaf, licht naar beneden en dan gelijk een bloedsnelle rechts-links-rechtscombinatie in die – om de vergelijking met de Nürburgring erin te houden – enigszins doet denken aan Hatzendach en Hoheneichen. Aansluitend een hard rempunt en een hairpin, daarna gaan we vol gas accelererend flauw linksaf omhoog. De deels uit titanium vervaardigde sport-uitlaat (goed voor een gewichtsbesparing van 18 kg) is ontdaan van zijn midden-demper. Het gebrul dat de V8 ten gehore brengt, doet me denken aan dat van een AMG GT3-racer. Ondanks de grotere turboschoepen en hogere turbodruk (1,6 bar) zorgt de verbeterde pre-load ervoor dat de gasrespons dik in orde blijft. Met name in het middengebied voelt de achtpitter nog alerter dan hij al was. Ga bij 3.000 toeren op het gas en hij pakt met letterlijk adembenemende kracht op. Vanuit stilstand knal je in 3,3 seconden naar 100 km/h, 8,9 tellen later zit je op de 200 km/h.

VEEL CONTROLE

Tijdens de eerste drie kilometers blijven de bochten elkaar in hoog tempo opvolgen, als een misselijkmakende achtbaan. Gelukkig biedt de Cayenne Turbo GT – te herkennen aan onder meer de grotere luchtinlaten, het extra spoilerwerk en het carbon dakpaneel (22 kg lichter) – het nodige vertrouwen. De hyperdirecte stuurinrichting – er is nauwelijks een 'dood punt' rond de middenstand – en het aangescherpte onderstel informeren je exact over wat er onder je kont gebeurt.





PORSCHE CAYENNE TURBO GT

MOTOR	V8, biturbo, benzine
CILINDERINHOUD	3.996 cc
MAX. VERMOGEN	471 kW/640 pk bij 6.000 tpm
MAX. KOPPEL	850 Nm bij 2.300-4.500 tpm
AFMETINGEN (L X B X H)	4,94 x 2,00 x 1,64 m
GEWICHT (LEEG)	2.220 kg
VERSNELLINGEN	8, automaat
AANDRIJVING	vier wielen
BANDEN U/A	285/35ZR22 / 315/30ZR22
TOPSNELHEID	300 km/h
0-100 KM/H	3,3 s
0-200 KM/H	12,2 s
VERBRUIK GEM.	14,1 l/100 km
CO₂-UITSTOOT	319 g/km
VANAFPRIJS	€ 276.500

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

De 25 millimeter grotere spoilerlip zorgt voor 40 kg extra downforce.



1



2



3

1 De 22-inch GT-wielen staan aan de voorzijde één inch verder naar buiten dan bij de reguliere Turbo. 2 De Cayenne Turbo GT rijdt haast als een achterwielaandrijver. 3 De centraal in de carbon diffusor geplaatste uitlaateinden zijn uniek voor de GT.

Evengoed heb je rekening te houden met het wagengewicht; ondanks de verschillende besparingen weegt de GT nog altijd 2.220 kilogram. Dat voel je over de vele glooiingen die het circuit telt. Daarnaast dreigen al die kilo's door te drukken bij het insturen van kortere bochten. In mijn ijver om de 911 Turbo op de bumper te blijven, rem ik een paar keer iets te laat en schiet ik met een fractie onderstuur een paar meter rechtdoor.

Op de meeste punten is echter een gedoseerdere input nodig en dan raakt de GT in zijn element. Op de vloeiende zuidlus – zie het donkere asfalt op de luchtfoto van de Gotlandring – gaan de snelheden flink omhoog. In een aantal vierde- en vijfde-versnellingsbochten balanceer ik met pakweg 160 km/h op het randje van de grip en wordt het serieus spannend. Niettemin is op die momenten de controle onvoorstelbaar voor een mastodont als deze. Dat begint bij de 15 procent hardere luchtvering (de kamers zijn kleiner gemaakt) en dito demping, wat voor meer gevoel en betere reacties zorgt. Tel daarbij op de 17 millimeter lagere wagenhoogte plus het extra camber van de voorwielen (0,45 graad per wiel) en de Cayenne is ongekend trefzeker te plaatsen. Op de limiet kun je de achterkant zelf een beetje 'zetten' en de mastodont met een vierwieldrift de bocht in mikken.

FLUGPLATZ

De standaard aanwezige achterassturing en actieve anti-rollbars doen eveneens een duit in het zakje. Mid-corner wordt de balans bovendien geholpen door het sperdifferentieel met torque vectoring en een vierwielaandrijving met nog meer focus op de achteras. Geef gas en je voelt hoe alle systemen eerst de achterzijde tot op de grens van de grip duwen en hoe de neus naar

binnen wordt gedrukt. Pas wanneer de kont écht opzij dreigt te stappen, krijgen de voorwielen er trekkracht bij. Vertrouw vervolgens op de elektronica, houd het gaspedaal naar beneden en je wordt als een kanonskogel de hoek uit geschoten. Op sommige punten lijk ik op deze manier zelfs een fractie tijd te winnen op mijn voorligger, al besef ik uiteraard dat als de instructeur écht voluit gaat met zijn 911, ik hem niet meer kan bijhouden. Niettemin gaan hij en ik er in de derde en laatste ronde nog eens goed voor zitten. Op het lange volgasgedeelte van de zuidlus, dat zoals de Nürburgring-passage bij Kesselchen geen echt recht stuk is, buldert de GT met groot gemak naar de 250 km/h. Op de hobbels bij het aanremmen van de chicane begint de achterkant dusdanig te zweven dat de veiligheidsgordel zich uit voorzorg vast trekt. Twee keer rechtsaf, opschakelen naar vier en dan een steile helling op die doet denken aan Flugplatz. In tegenstelling tot de vorige ronden houd ik het gas erop, waarna ik met pakweg 150 km/h met vier wielen loskom. Wow! Nog een paar bochten, waaronder een Karoussell-achtige kom linksaf, en het zit erop. Terug in de pitstraat merk ik dat ik zit te hijgen van de inspanning. Hoe scherp en uitgebalanceerd de Cayenne Turbo GT ook voelt, het is bepaald geen sinecure om zo'n beestachtige krachtpatser over dit circuit te jagen. Vat dat vooral op als een compliment. Voor Porsche én voor de Gotlandlandring. **M**

Met pakweg 160 km/h balanceer ik op het randje van de grip; nu wordt het serieus spannend



'ONZE DROOM IS 28 KILOMETER'

De Gotlandring is het geesteskind van Alec Arho Havrén en Klaus Takkula, twee Finse zakenlieden met een passie voor auto's en autosport. De jeugd vrienden rijden geregeld op de Nürburgring. "Onze droom was om een circuit met een vergelijkbaar karakter te bouwen", vertelt Klaus. "We konden hier aan een groot stuk land komen van het Finse mijnbedrijf Nordkalk. Het mooie was dat we veel bestaande wegen konden gebruiken die waren aangelegd voor de kalkwinning. Op sommige plekken is het terrein uitgegraven, elders liggen juist heuvels met restmateriaal. Deze topografie hebben we nadrukkelijk gebruikt. Op een aantal punten van het parcours zijn de hoogteverschillen wel 25 meter." Hoewel de Gotlandring is ontstaan uit een gemeenschappelijke hobby is het wel degelijk de bedoeling dat er geld wordt verdiend. Klaus: "We richten ons voornamelijk op de auto-industrie en ook voor trackdays zien we veel kansen. Alle andere circuits in Scandinavië zijn tussen de twee en vier kilometer lang. Daar ben je na een halve dag uitgekeken. Onze baan is langer dan die van Spa en heeft veel meer bochten, dus dat gaat niet zomaar vervelen." Niettemin blijven de oprichters vooruitkijken. "Alecs droom is een parcours van 28 kilometer, maar ik ben realistischer", aldus Klaus. "Zoals het complex er nu ligt, kunnen we nog een lus van vier kilometer toevoegen. Wie weet is dat over een paar jaar de volgende stap."



TRACKTEST

FERRARI SF90
ASSETTO
FIORANO

KOOPPIE

Tekst Michiel Willebrands • Fotografie Ferrari



De hybride aandrijflijn bestaat uit een biturbo-V8 (780 pk en 800 Nm) en drie elektromotoren die samen 220 pk leveren. Twee zitten er op de vooras en een tussen de V8 en de achtraps automaat. Het 8-kWh accupakket, ook op te laden via een stekker, staat achter de stoelen. De elektrische reikwijdte bedraagt 25 km, de elektrische topsnelheid 135 km/h.

De Ferrari SF90 is een hypercar zonder zichzelf die prestigieuze titel op te spelden. Valse bescheidenheid, als je het ons vraagt. De SF90 Assetto Fiorano, die we aan de tand mogen voelen op de testbaan waarnaar hij is vernoemd, bewijst nog meer dan de Stradale dat het een waardig opvolger van de LaFerrari is.



Twee Ferrari-medewerkers kijken me van een afstandje vol verwachting aan als ik me met weinig moeite – ik heb mijn helm nog op – uit de SF90 manoeuvreer. Een druppeltje zweet baant zich een weg door mijn wenkbrauw, niet veel later proef ik het zilt op mijn bovenlip. Een paar rondjes volgas over de Pista di Fiorano gaan je niet in de koude kleren zitten. De Ferrari-mannen zijn Marc Poulain en Salvatore Sedda. Dat weet ik omdat ik ze een kwartier geleden, voordat ik instapte, nog heb gesproken. Met veel enthousiasme vertelden ze over het doordachte design en de gecompliceerde aerodynamica van de SF90. Poulain en Sedda staan bij Ferrari namelijk op de loonlijst als respectievelijk 'Lead exterior designer' en een van de belangrijkste 'Aerodynamics engineers'. En nu willen ze van mij weten hoe de SF90 rijdt. "Was het indrukwekkend?" vraagt Sedda. In eerste instantie reageer ik op zijn vraag alsof hij die uit beleefdheid stelt. Zo zullen ze elke journalist wel even aanschieten na een testrit over het circuit. Maar dan dringt het langzaam tot me door dat dit geen onderdeel is van het protocol, maar dat ze het écht willen weten. Omdat ze er zelf nog geen meter mee hebben gestuurd, zo blijkt. De SF90, de hyper-, sorry, supercar waar zij allebei een zeer belangrijke bijdrage aan hebben geleverd. Ze weten het niet. Ik ben er een beetje door overdonderd en oprecht verbaasd. Dat een pr-manager tijdens een perspresentatie geen blokje om mag met de nieuwe auto, dat gebeurt wel vaker. Maar dit is geen Opel Astra, we hebben het hier over een 1.000 pk sterk plug-in hybride kanon. Het vlaggenschip, de technologiedrager van Ferrari. Daarbij lijkt het me toch van toegevoegde waarde als twee van de belangrijkste medewerkers enige 'feeling' hebben met wat ze hebben geproduceerd. Heel bijzonder. Afijn, ik ben blij dat ik Marc en Salvatore kan melden dat ze uitstekend werk hebben geleverd.

NIET TE BENIJDEN

Wie, zoals ondergetekende, opgroeit in een tijd waarin 288 GTO's, Testarossa's en F40's het summum zijn van Ferrari's kunde op het gebied van design en prestaties, zou kunnen concluderen dat het gamma er vandaag de dag niet per se eleganter op is geworden. Om over de Ferrari's uit verder vervlogen tijden nog maar te zwijgen. Wat dat betreft is Marc Poulain niet te benijden. Die dient met zoveel variabelen, eisen en beperkingen rekening te houden dat hij bijna niet anders kan dan zijn pennenstreken slechts de vormen van alle

onderhuidse componenten te laten volgen. Poulain, bij Ferrari sinds 2011, zal de laatste zijn om te zeggen dat hij de vrije hand heeft bij het ontwerpen van een nieuwe auto. "Je moet compromissen sluiten. Toch is het absoluut geen keiharde strijd tussen mijn afdeling en die van Salvatore. Sterker nog, we werken prima samen", zegt de sympathieke Fransman tijdens ons gesprek, waarbij de twee het inderdaad goed met elkaar lijken te kunnen vinden. Ze zijn in de eerste plaats dan ook pure autoliefhebbers, zo blijkt als we even later een spontane afslag nemen naar onze favoriete klassiekers en wat er in onze eigen garages staat. Als ik het goed heb onthouden, heeft een van de twee thuis een Honda CRX staan. Toch verrassend.

"We hebben begin 2014 de eerste stappen gezet met het SF90-project", legt Sedda uit. "Dat begon met de plaatsing van de koeling voor alle componenten, daarna wist Marc met welke obstakels hij rekening moest houden bij het design van het koetswerk. Toen hebben we bijvoorbeeld samen besloten de voorkant van de auto iets te liften om zo een 'vortex generator' te creëren voor optimale luchtstroming onder de auto. Dit was zonder twijfel het meest uitdagende onderdeel, waarbij we veel data hebben gebruikt van ons Formule 1-team, maar ook uit de GT-racerij. Uiteindelijk moet elk onderdeel van de auto optimaal functioneren voor het grote geheel." Poulain vult aan: "We kunnen snel schakelen tussen de verschillende afdelingen, dat werkt heel prettig. Ik heb eerder bij Pininfarina gewerkt, daar gingen de processen veel trager."

INDRUKWEKKEND EN BRUUT

'Mooi' of 'elegant' zijn niet de woorden die als eerste bij je opkomen bij het aanschouwen van de SF90, die voortborduurde op het lijnenspel van de F8 Tributo. 'Indrukwekkend' en 'bruuut' dekken de lading beter. Vorm is hier grotendeels ondergeschikt aan functie; er is geen opening in het bodywork te vinden die niet bijdraagt aan de koeling van de hybride aandrijflijn of de remmen, er zit geen vleugeltje te veel of te weinig op – alles staat in dienst van optimale aerodynamica en prestaties. In GTO 1 van dit jaar heb je kunnen lezen over de belevenissen van collega Damiaan Hage, die de SF90 de sporen mocht geven op een natte Lausitzring. Dit keer is het decor een stuk zonniger en meer tot de verbeelding sprekend: Fiorano, het testcircuit van Ferrari vlakbij thuisbasis Maranello. Hier draaide Michael Schumacher honderden, misschien wel duizenden rondjes om zijn F1-bolide fijn te slijpen voor alle kampioenschappen die hij



1 De 4,0-liter biturbo heeft een andere bouw dan de V8 van 3,9 liter uit andere Ferrari's. Behalve de iets grotere boring is het blok lichter (-25 kg) en platter en zitten de turbo's lager gemonteerd. 2 De achterspoiler met 'shut off Gurney flap', hier in geopende toestand. 3 Speciale 'schoepen' in het wielontwerp zorgen voor de afvoer van warme lucht. 4 Kniphoog naar vervlogen tijden toen er een pook uit priemde: de schakelcoulissen. 5 Elke opening in het koetswerk heeft een functie. Die onder de koplamp zorgt voor koeling van de remmen. De gele 'Hammer'-livery is een optie voor de Assetto Fiorano en wordt gespoten, niet geplakt. 6 Hightech buitenkant, hightech interieur: door de digitale displays en touchscreens niet altijd even gebruiksvriendelijk, maar het ziet er wel cool uit.



voor de Scuderia begin deze eeuw aaneenreeg. En terwijl collega Hage een SF90 Stradale ter beschikking had, mag ik los in de Assetto Fiorano-variant. Bedoeld voor circuitgebruik, waar elke kilogram telt. Of beter: waar elke kilogram minder telt. Ferrari wist 30 kg te winnen dankzij onder andere de montage van titanium veren (scheelt 8 kg ten opzichte van staal), een uitlaat die grotendeels uit datzelfde materiaal is vervaardigd (in plaats van rvs, 3 kg winst) en diverse carbon onderdelen (zoals de middentunnel, portieren en ondervloer, een besparing van in totaal 10 kg). Je kunt het vergelijken met het

FERRARI SF90 ASSETTO FIORANO

LXBXH	4,71 x 1,97 x 1,19 m
BENZINEMOTOR	V8, turbo
INHOUD	3.990 cc
VERMOGEN	780 pk bij 7.500 tpm
KOPPEL	800 Nm bij 6.000 tpm
ELEKTROMOTOREN	3, 220 pk gecombineerd
GEWICHT	1.540 kg
VERSNELLINGEN	achttraps automaat met dubbele koppeling
AANDRIJVING	vier wielen
BANDEN V/A	255/35 ZR20 - 315/30 ZR20
0-100 KM/H	2,5 s
TOPSNELHEID	340 km/h
VERBRUIK	6,1 l/100km
CO₂-UITSTOOT	154 g/km
PRIJS	€ 502.275

Alle gegevens volgens fabrieksofgave

Weissach-pakket dat Porsche op de snelste 911's levert. Wie écht hardcore wil, kan nog 10 kg extra van de Assetto Fiorano af laten schrapen. Dan moet je het stellen zonder audiosysteem, heb je geen elektrische kachelfunctie (alleen de hitte van de verbrandingsmotor) en wordt er bekibbeld op het isolatiemateriaal. Het meest opvallende verschil tussen de Stradale en de AF (behalve de smaakgevoelige, 25 milie extra kostende 'Hammer'-livery, die er niet opgeplakt is maar gespoten) is het formaat van de achterspoiler. De AF heeft de 45 mm hogere 'high downforce'-variant, die bij een snelheid van 250 km/h zorgt voor 320 kg downforce op de achterkant, en voor 390 kg met gesloten 'shut off Gurney flap'. De wat? De 'Gurney flap' is feitelijk niets meer dan een rechtopstaand randje aan het einde van een spoiler, begin jaren 70 bedacht door Dan Gurney van McLaren. Het zorgt op een relatief simpele wijze voor extra neerwaartse druk. Bij Ferrari's versie stroomt de rijwind door de achterspoiler van de SF90 heen, totdat het horizontale deel van de spoiler naar beneden zakt, waarmee de Gurney flap (het verticale deel) een grotere oppervlakte krijgt en de luchtwervelingen die tegen deze 'damwand' ontstaan zorgen voor nog meer downforce. De spreekwoordelijke stopwatch heeft uitgezonden dat de SF90 Assetto Fiorano-versie dankzij alle aanpassingen precies een halve seconde sneller is dan de Stradale op het circuit waarnaar hij is vernoemd. Laten we dat maar eens gaan controleren dan.

BLIND ACHTERUITRIJDEN

Die laatste zin is uiteraard ironisch bedoeld. Waarschijnlijk weet alleen fabriekscoureur Fabrizio Toschi, wiens rode SF90 ik zometeen mag volgen op Fiorano en die dit circuit blind achteruitrijdend nog feilloos rondt, waar die vijf tienden te winnen zijn. Ik rijd hier voor het eerst, in een auto met 1.000 pk en ik heb maar een paar ronden de tijd om ook maar een beetje in de buurt te komen van de grenzen van deze auto. Dat ik onderweg nog wat zinvols tegen de camera moet roepen voor de video die we gelijktijdig draaien, maakt dit een typisch gevalletje 'maak er wat moois van, maar houd 'm wel tussen de lijntjes'. Ik laat daarom de rijmodus lekker in de Sport-stand staan, waarbij de rijhulpjes me in geval van overmoed kunnen behoeden voor gênante situaties. De Michelin Pilot Sport Cup2-banden waarmee we vanochtend een paar

kennismakingsrondjes hebben gereden, zijn gewisseld voor semislicks met de toevoeging 'R' waardoor de gripniveaus dankzij hun immense kleefkracht nóg indrukwekkender zijn. Die kwalificatie kun je loslaten op de hele auto. De samenwerking tussen de biturbo-V8 en de drie elektromotoren – waarvan twee op de vooras – zorgt voor een verbluffende hoeveelheid tractie bij het uitaccelereren van de bocht. Dat gaat echt als op rails, zelfs als je te lomp op het gas gaat staan. De elektronica zorgt dat wielspin of een schuivende achterkant in geen velden of wegen te bekennen zijn. Anders dan je misschien zou verwachten, zijn de uit de GT-racerij afkomstige Multimatic-dempers, die de adaptieve Magnaride-dempers van de Stradale vervangen, helemaal niet extreem hard. Een snelle racewagen heeft niet per se een keihard onderstel. De stuurprecisie is fantastisch, de voorkant reageert direct op je commando's. Ondanks dat de fysieke schijven en blokken dienen samen te werken met de regeneratiesystemen, zijn de remmen prima te doseren. En dan hebben we het nog niet eens gehad over de pure snelheid: 0 tot 100 in 2,5 seconden en 0-200 in 6,7 tellen is echt bizar snel, dat kunnen je zintuigen soms amper bijbenen. Dat de turbo's de geluidsbeleving van de V8 smoren, is jammer, maar doet niets af aan de prestaties van deze fantastische machine. De gas/stroompedaalreacties zijn 'instant', de achttraps automaat met dubbele koppeling

knalt door de versnellingen alsof ze niet bestaan. Ik voel me de aap waarvan Niki Lauda ooit zei dat die een moderne Formule 1-auto kon besturen. Tot ik een keer mijn rempunt mis en me realiseer hoe hard het allemaal gaat. Natuurkundige wetten laten zich met tegenzin be-teugelen door moderne elektronica, maar uiteindelijk valt er niet mee te spotten. Aan alles zit een grens. Dat besef komt wanneer ik besluit alle rijhulpjes te deactiveren. Pas

dan kom je er achter hoeveel die ongemerkt doen. De SF90 lijkt ineens tot leven te komen, alsof hij de hele tijd aan de ketting lag – wat in zekere zin ook zo was. In bochten drukt het gewicht naar de buitenkant, overstuur klopt aan de poort en het is nu aan mij om met kleine stuur- en gascorrecties de ingezette koers netjes te blijven volgen. Ik heb er mijn handen vol aan, en ik kan een lach niet onderdrukken. Dus zó kan het ook. Ik ben geen aap, ik ben een coureur! Oké, niet van het kaliber Fabrizio Toschi, maar ik kan hem desondanks aardig bijbenen. Belangrijker nog: ik ben met de auto aan het spelen, aan het worstelen, aan het vechten. Ik zit niet in een rijdende computer. Ja, óók, maar het betekent niet dat deze auto je niet uitdaagt wanneer het op echt autorijden zonder assistentie aankomt. Om de grenzen op te zoeken, uit te vinden waar de mechanische grip van deze SF90 eindigt en onder- of overstuur inzet, daarvoor moet je deze Ferrari bij de kladden grijpen. En zo hoort het ook. Marc en Salvatore: onze complimenten.

Waar die halve tel winst zit, zal ik nooit weten. Men zegt in de snelste bocht van Fiorano, waar de extra neerwaartse druk zich uitbetaalt in minimale tijdswinst. Een boekhouder zou zeggen: duur betaalde tijdswinst. De Assetto Fiorano is namelijk € 49.610 prijziger dan de Stradale. Dat is dus € 10.000 per gewonnen tiende. In de Formule 1 zouden ze zeggen: koopje. **AW**

HYPERCAR?

Volgens de bloedlijn is de SF90 de opvolger van de LaFerrari, Ferrari's eerste hybride (V12 + elektromotor, 963 pk en 900 Nm) uit 2013. Met in totaal 1.000 pk is de SF90 de sterkste Ferrari ooit, al heeft hij niet het hypercar-aura van de LaFerrari. Die term gebruikt Ferrari dan ook niet. De SF90 wordt 'gewoon' in serieproductie gebouwd, terwijl er van de LaFerrari slechts 500 (en 210 Aperta's) de fabriek verlieten. Da's minder exclusief, maar het maakt de SF90 wel een stuk betaalbaarder, voor zover die term geldt voor een auto van ruim 4,5 ton (Stradale) en iets meer dan vijf ton (Assetto Fiorano).



'IK VIND HET GEWOON LEUK OM DURE, SNELLE AUTO'S TE HEBBEN'

MOBICEP

GEBOREN In 1990 als Mohamed Lemhadi
WOONPLAATS Breda

BURGERLIJKE STAAT Getrouwd, vader van twee zoontjes
CARRIÈRE In 2012 begon Mohamed, destijds 107 kilo schoon aan de haak, met trainen om af te vallen. Vier jaar later begon hij filmpjes van zijn trainingen op Instagram te delen. Daar zat geen bedrijfsplan achter; zijn geld verdiende hij op dat moment met zijn eigen autobedrijf. Al snel werden zijn vlogs echter door honderdduizenden mensen bekeken. Zij wilden allemaal weten welke voedingssupplementen hij gebruikte en welke drankjes. Zo ontstond het idee voor een eigen bedrijf in voedingssupplementen: Bicep Papa, dat vanaf het eerste moment een daverend succes was. Op Instagram heeft @mobicepp ruim 524.000 volgers.



'IN DE HURACÁN HEB JE ECHT HET GEVOEL DAT JE LEEFT'

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

Heb jij een groot autohart?

"Ja, ik heb een enorme liefde voor auto's. Tot twee jaar geleden had ik een autobedrijf: MY Occasions. Ik kocht auto's in en verkocht ze daarna weer. Auto's zijn gewoon mijn passie. Mijn jongensdroom is altijd geweest om een Lamborghini te hebben. En dat is me gelukt."

En daar is het niet bij gebleven ...

"Nee, ik heb er nu vijf. Een Volkswagen Golf GTI met 245 pk, een Rolls-Royce Dawn, een Rolls-Royce Cullinan, een Lamborghini Huracán Spyder en een Lamborghini Urus S. Ik vind het gewoon leuk om dure, snelle auto's te hebben."

Welke auto is je favoriet?

"De Lamborghini Huracán, omdat je daar zo'n enorme adrenalinekick in krijgt. Dat is een wereld van verschil met een Rolls-Royce. Dat is rustig rijden, meer om te relaxen. In de Huracán heb je echt het gevoel dat je leeft. Als ik het druk heb, ga ik vaak een rondje in de Huracán rijden om mijn hoofd leeg te maken."

Welke autogelateerde gewoonten heb je?

"Ik maak tijdens het rijden altijd even snel een shake. Dat kan ik met één hand, even snel. Als ik in de Rolls zit, heb ik vaak muziek opstaan. In de Huracán is het alleen maar gas erop en luisteren naar het geluid van de auto."

Hoe hard baalde je toen Dave Roelvink je vorige Huracán in de prak reed?

"Echt heel erg. Ik was blij dat er met Dave niets aan de hand was, maar ik ben in het begin zo boos geweest. Tegelijk dacht ik: alles gebeurt met een reden. Eerst wist ik niet welke reden dat zou zijn, maar ik ben zwaar bekend geworden door het hele gebeuren. Ik kreeg daardoor veel meer bestellingen binnen. De omzet vloog echt omhoog, dat was niet normaal. De Huracán had ik binnen een maand of twee alweer terugverdiend."

Wat was je allereerste auto?

"Een Renault Clio Max uit 1996. Ik was er écht heel erg blij mee. Het geeft zo'n goed gevoel om iets te kopen waarvoor je keihard hebt gewerkt. Dat is nu nog precies hetzelfde als in de tijd van mijn eerste auto. Als ik een

Wanneer zijn Rolls-Royce of Lamborghini ook maar het kleinste geluidje maakt, staat fitnessvlogger Mobicep ermee bij de dealer voor de deur. "Ik ben enorm zuinig op mijn auto's, dus daar ben ik heel panisch in."



nieuwe Rolls koop, blijft dat zo spannend. Het is een beetje zoals vroeger, als je naar de Efteling ging."

Aan welke aankoop bewaar je de beste herinneringen?

"Een grijze Volkswagen Golf V GTI, 2,0-liter automaat en vijfdeurs. Dat was de eerste auto waarvan ik dacht: wauw, ik heb het gemaakt. Een mijlpaal die ik had behaald. Ik stel altijd doelen voor mezelf: als ik zus of zo bereikt heb, ben ik blij. En mocht het niet lukken, dan heb ik het in elk geval wel geprobeerd. Als je drie jaar geleden tegen me had gezegd dat ik een Lamborghini zou gaan halen, en nog een Lamborghini en ook nog een Rolls-Royce, dan had ik gezegd: ben je gek? Maar het is toch uitgekomen. We leven in een bijzondere tijd met social media en alles wat daardoor binnen handbereik is."

Staat er nog een auto op je verlanglijstje?

"Er is zeker nog een auto waarover ik kan dromen. Dat is een Bugatti Chiron. Als ik het geld zou hebben, zou ik hem meteen kopen. Misschien over een paar jaar."

Zou je de Chiron uitlenen als iemand erom zou vragen?

"Nee, ik heb geleerd van de fout met Dave Roelvink. De auto's die ik heb, daar kun je niet zo maar instappen. Het zijn geen normale voertuigen. Je moet er ervaring mee hebben, anders kan het snel misgaan. Dat is wel gebleken." **M**



Content director Damiaan Hage
 Coördinatie GTO Magazine Stéphan Vermeulen
 Teksten Marco Gorter, Frank Jacobs, Roy Kleijwegt, Lars Krijgsman, Cornelis Kit, Lucas Verbeke, Michiel Willebrands, Joas van Wingerden
 Vormgeving José Verhelst (senior vormgever), Joris van Stralen
 Coördinator traffic Pamela de Jong
 Eindredactie Freek van Leeuwen (coördinator), Rik Werner
 Fotografie & video Jeroen Elbertse, Robbert Tukker, Lucas Verbeke

Freelance auteurs en redactiemedewerkers

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

Brand Director Martijn van der Neut
 CEO DPG Media Magazines B.V. Erik Roddenhof
 Marketing Nick Thole (brand manager), 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.

Voor AutoWeek GTO gelden per juli 2021 de volgende abonnementsprijzen:

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

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

Losse nummers

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

Volg ons ook op



België

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

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 Consciensestraat 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 veeveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Aansprakelijkheid

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

SHOWROOM

VOLGENDE KEER
IN GTO



MEER MET MINDER

De Ferrari 296 GTB heeft geen achtcilinder, maar een V6 achter de voorstoelen. Jawel, gekoppeld aan een elektromotor. Het is namelijk een plug-in hybride! Na de SF90 is het de tweede plug-in hybride van het merk en ook nog eens de eerste straatauto van Ferrari met een V6.

GTO 4 VERSCHIJNT 23 NOVEMBER 2021
(ONDERWERPEN ONDER VOORBEHOUD)

RS 3

De nieuwe Audi RS 3

Performance is an attitude



Ontdek de nieuwe Audi RS 3 Sportback en Audi RS 3 Limousine op [audi.nl](https://www.audi.nl)
Exclusief te bestellen bij de acht Audi Sport vestigingen in Nederland

Gemiddeld brandstofverbruik 8,2 – 8,8 l/100 km; gemiddelde CO₂-emissie 188 – 201 g/km.
Het brandstofverbruik en de CO₂-emissie zijn mede afhankelijk van de gekozen velgen-bandenset.