

Audi Voorsprong door techniek



Business opportunity.

Rij nu Audi e-tron vanaf € 280,- bijtelling p.m.*

Rij nog dit jaar Audi e-tron en profiteer tot vijf jaar lang van de gunstige bijtelling. Met de Audi e-tron is een nieuw tijdperk in elektrisch rijden aangebroken. Deze vooruitstrevende auto bewijst in alle opzichten waar Audi als merk voor staat: kwaliteit, stijl en perfectie. Bovendien kunt u vertrouwen op de professionele service van ons uitgebreide dealernetwerk. Een kans die de zakelijke rijder niet wilt missen.

Ga voor meer informatie naar audi.nl of de Audi dealer.

*Netto bijtelling o.b.v. 51,75% inkomstenbelasting en tenaamstelling in 2019.

ELECTRIC HAS GONE AUDI.

NUMMER 4 | 2019 | € 6,25

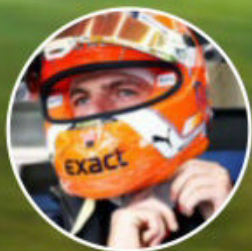
**Auto
Week**

WEDERGEBOORTE
VAN EEN ICOON
RUF YELLOWBIRD



PORSCHE TAYCAN
761 STEKKER-PK'S:
DE BESTE EV OOI

GT



Hoe Honda en **Max**
naar de **F1-top** groeien

EN ROUTE
30 JAAR NA DE VAL
VAN DE MUUR IS
DE SPANNING NOG
VOELBAAR



BUGATTI CHIRON SPORT

1.500 PK & ALLES ONDER
CONTROLE



KNALCONTAINERS



Dubbeltest Lamborghini Urus
– Range Rover Sport SVR



FERRARI F8 TRIBUTO

**BRABUS 190 3.6S
LEICHTBAU**



VERGEET DE EVO 2, DEZE IS NOG BRUTER



Soul, electrified.

De nieuwe Taycan Turbo S.

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

Gemiddeld elektriciteitsverbruik 26,9 kWh/100 km en CO₂-emissie 0 g/km.



PORSCHE



Going electric. Staying Mercedes.

De nieuwe EQC.

Stap in een nieuw tijdperk van mobiliteit met een sterke en betrouwbare partner. Dankzij de eerste elektrische Mercedes geniet u van het beste van twee werelden. Met zijn fascinerende rijdynamiek, maximale veiligheid, uitgebreide laad mogelijkheden en een bereik van ruim 400 kilometer (volgens de WLTP testcyclus), tilt de nieuwe EQC elektrisch rijden naar een hoger niveau. Geniet aan boord van een bijzonder uitgebreide standaarduitrusting en bovendien 8 jaar garantie op de accu. Ontdek de nieuwe EQC nu op [mercedes-benz.nl](https://www.mercedes-benz.nl), of kom langs bij uw Mercedes-Benz Dealer.



Stroomverbruik in kWh/100 km (gecombineerd): 19,7; CO₂-emissie in g/km (gecombineerd): 0 (NEDC).
Voor officiële dealeradressen, kosten en leveringsvoorwaarden, zie [mercedes-benz.nl](https://www.mercedes-benz.nl).



PASSIE VOOR PK'S

Op de rug van dit blad staat al jaren onze ondertitel 'Passie voor pk's'. Dat gaat niet alleen over onze eigen passie, maar AutoWeek GTO gaat juist ook over de passie van anderen voor auto's. Ja, ik weet dat passie vandaag de dag een begrip is dat te pas en te onpas wordt gebruikt. Zo erger ik me dood aan een radioreclame van een kantoormeubelenboer met 'passie voor totaalinrichten'. Niemand wordt toch wakker met een passie voor totaalinrichten, maar mensen worden wél wakker met liefde voor auto's. En dat is zoals wij het bedoelen. In authentieke vorm. Kijk naar de reportage die we hebben over de Brabus 190 E 3.6S Leichtbau. En vooral ook naar het verhaal erachter. Een verhaal over uren handwerk, maanden klussen en alleen maar gedrevenheid van een enkel persoon om een droom waar te maken.

Is dat niet ook het verhaal achter Ruf? Aloïs Ruf vond dat een Porsche 911 op sommige vlakken tekortschoot, te gewoon was, en hij ging er daarom mee aan de slag. Hem beter maken. We spreken Ruf over zijn werk en rijden met de Yellowbird, een auto waarvoor veel onderdelen van Porsche moesten wijken voor beter spul.

Passie zien we gelukkig ook nog bij fabrikanten van nieuwe auto's. De liefde voor detail en vakmanschap bij Bentley bijvoorbeeld, of de waanzinnige Bugatti Chiron, waarbij de grenzen van de techniek zijn opgezocht. En wie denkt dat het met de komst van elektrische auto's gedaan zal zijn met de passie, moet het verhaal over de Porsche Taycan maar eens lezen. Want dat is een auto die de bestuurder nog altijd verstoelt zal doen staan. En misschien moeten we op een dag onze slogan aanpassen naar 'passie voor kW's' omdat dat nu eenmaal een gebruikelijkere eenheid is bij EV's — maar de passie zal altijd blijven.

Damiaan Hage
Redactie GTO Magazine





Weg van de weg...

Een weg, helemaal voor u zelf. Met achter iedere bocht weer een nieuw landschap met een uitzicht dat zijn weerga niet kent. Door oeroude regenwouden, langs slapende vulkanen of over kronkelige wegen langs de Oceaan. Waar vindt u dat nog? Aan de andere kant van de aarde...

Uiteraard zorgen wij dat u uitgerust in Nieuw-Zeeland aankomt. Wat ons betreft vliegt u met de Rolls onder de vliegtuigmaatschappijen: Cathay Pacific. Hun splinternieuwe Airbus A350 vliegt al 40% zuiniger. En door de nieuwste technologieën 100% lekkerder. Uw vlucht vliegt voorbij. Uw persoonlijke huurauto staat op het vliegveld voor u klaar.

Voordat u in de derde versnelling zit, bent u al uit de drukte van het vliegveld. Op uw gemak naar uw eerste verblijfadres, waar u wordt verwelkomd met de Nieuw-Zeelandse gastvrijheid en gastronomie.

We hebben bij u thuis al uw wensen uitvoerig besproken, dus onze keuze van uw overnachtingen is precies wat u wilde. Exclusieve, unieke accommodaties, die we persoonlijk hebben bezocht en geselecteerd. Goed verstoep voor de massa. U zult er helemaal wég van zijn.

Onze lokale kennis maakt het verschil.

Klanten waarderen ons gemiddeld met een **9.3**
030 272 5335 | www.travelessence.nl

24 HEROÏSCHE RIT MET
SPECTACULAIRE UITZICHTEN

Historische grond Grossglockner Rennen 1939

34 REIZEN ZOALS HET BEDOELD IS, MET TOPPRESTATIES ÉN HET ULTIEME COMFORT Test Bentley Flying Spur



68 EN ROUTE WE ZOEKEN DE DDR-GRENS OP MET DE PORSCHE PANAMERA GTS

88 TE GAST BIJ HONDA RACING F1 Reportage En we spraken Max



EN VERDER ...

- | | | | |
|----|--|-----|---|
| 10 | Insight | 80 | Introductie • Mercedes-Maybach GLS |
| 14 | Powertest • Lamborghini Urus – Range Rover Sport SVR | 86 | Reportage • Brabus 190 E 3.6S Leichtbau |
| 21 | Test • Porsche Taycan Turbo S | 92 | Test • Ferrari F8 Tributo |
| 32 | Test • Bugatti Chiron Sport | 102 | Autoleven • Sander Lusink, mede-eigenaar Oger |
| 40 | Reportage • Ruf CTR Yellowbird | | |



99

WAAR WIL FERRARI NAARTOE?

Vooruitblik Een nieuwe wind

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

INSIGHT

EXCLUSIEF AUTONIEUWS & GADGETS



EEUWFEESTJE

BENTLEY • Het kan niemand zijn ontgaan: **Bentley bestaat honderd jaar**. Om deze mijlpaal te vieren lanceerden de Britten het afgelopen jaar speciale versies van hun modellen en concepts. Om het eeuwfeest in stijl af te sluiten, lanceert Bentley **uiteenlopende exclusieve cadeaus**, van stijlvolle accessoires tot kostbaar speelgoed. Een en ander is via verschillende winkels of via de officiële webshop leverbaar.



UITSTEKEND GELUID

PORSCHE • Een **geluidsspeaker** is tegenwoordig natuurlijk veel meer dan enkel een gebruiksvoorwerp. Ze zijn onderdeel van het interieur geworden. Porsche speelt daar slim op in en komt met een geheel nieuwe speaker: de **911 Bluetooth Speaker Special Edition**. De aluminium behuizing is gemaakt van uitlaatpijpen van de **911 GT3**. Zonder stroomvoorziening gaat de box een hele dag mee. En de prijs? In de Porsche-webshop betaal je € 615.



FERRARI KOMT ÉCHT MET EEN SUV!

FERRARI • Menig Italiaan had je een flink pak rammel gegeven als je pakweg twintig jaar geleden zou beweren dat hún Ferrari met een SUV zou komen. Nu is het dan zover: naar verluidt **introduceert Maranello in 2020 zijn eerste SUV**. Een tekenaar maakte voor ons deze digitale impressie. Kijk dus niet raar op als binnen twaalf maanden een productierijpe versie van deze rode Ferrari SUV deze pagina's opfleurt. Via de officiële kanalen is nog niet veel bekendgemaakt. Enkele maanden voor zijn overlijden beloofde topman Sergio Marchionne ons nog dat de SUV **“de snelste SUV op de markt”** wordt. De Italiaan verklapte dat we tot 2020 geduld moeten hebben. Nu waren zijn uitspraken niet altijd even geloofwaardig, dus wellicht moeten we nog iets meer geduld hebben. Feit is dat de auto eraan komt!



OP DE KLEINTJES LETTEN

PORSCHE • De **Porsche Taycan**, waarmee we uitgebreid rijden in dit nummer, werd tijdens de **IAA** als **Turbo** en **Turbo S** gepresenteerd. Wie **680 of 761 pk** iets te veel van het goede vindt, is goed bediend met de **530 pk Taycan 4S**. De **EV** heeft een actieradius van **407 kilometer WLTP** en sprint alsnog binnen **4 tellen vanuit stilstand naar de 100 km/h**. Geen cijfers om je voor te schamen!



WHO LET THE DOGS OUT?

ASTON MARTIN • Hoewel Aston Martin pas in december met de productierijpe **DBX** op de proppen komt, presenteren de Britten op voorhand al **elf accessoirepakketten** voor de nieuwe SUV. Neem het **huisdierenpakket**, waarmee onze trouwe viervoeters meer luxe krijgen in de 621 liter grote kofferbak, of het **skipakket**, met een skischoenenwarmer. Daarnaast zijn er allerlei koffers, tassen en andere reisattributen. Prijzen volgen na de onthulling van de auto.

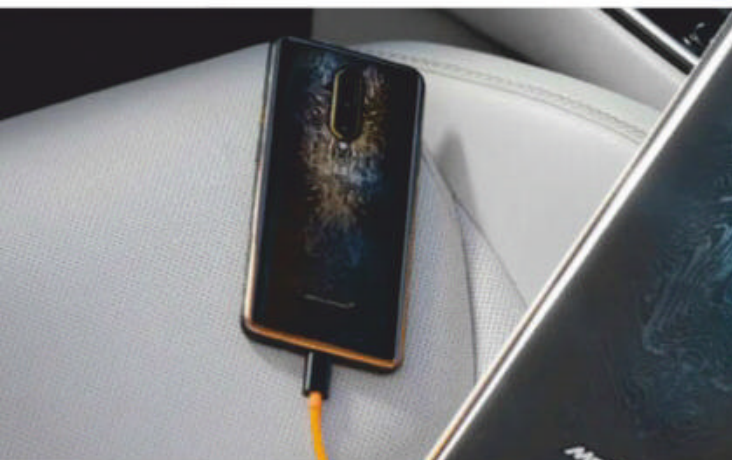




mmm ...

BMW • Het was een waar M-feest bij BMW: maar liefst drie nieuwe modellen kregen we recentelijk voorgeschoteld. Zo werden de **X5** en **X6** in een ultrasportief jasje gestoken. Onder de immense motorkappen van beide reuzen houdt zich een **4,4-liter V8** schuil die goed is voor **600 pk** en **750 Nm**. De **M Competition-versies** krijgen daar nog

eens **25 pk** bij. Precies dezelfde specificaties krijgt de vierdeurs **M8 Gran Coupé**. De X5 en X6 hebben 3,9 seconden nodig om van 0 naar 100 km/h te sprinten, de M8 Gran Coupé is nog eens zes tienden rapper.



EVEN McLAREN BELLEN

McLAREN • iPhone, Samsung, Huawei ... Dat zijn de gangbare mobieltjes in Nederland. Op zoek naar iets bijzonders? McLaren presenteert in samenwerking met OnePlus de nieuwe **7T Pro McLaren Edition**. Dat is de opvolger van de vorig jaar gepresenteerde 6T Pro. Uiteraard is hij van unieke details voorzien. Neem de behuizing waarvoor **alcantara** is gebruikt, of het handgemaakte patroon aan de achterkant. Nu verwacht je natuurlijk buitenissige prijzen, maar met € 799,00 (omgerekend **€ 929,84**) is het allemaal nog te overzien.

0-400-0

KOENIGSEGG • Terwijl de 16-jarige Gretha zich op de recente wereldtop hard maakte voor de milieuproblematiek, zijn haar landgenoten van **Koenigsegg** druk in de weer met een heel ander 'probleem'. Zij trachtten het record op de sprint van 0 naar 400 km/h en weer terug naar 0 van **Bugatti** te verslaan. In 2017 deed de **Chiron** daar **41,96 seconden** over, maar die moet zijn meerdere nu in de **Zweedse Agera RS** erkennen. Deze deed er uiteindelijk **33,29 seconden** over.





'BETAALBARE' PININFARINA

PININFARINA • Eind volgend jaar start bij **Louwman Exclusive** de verkoop van de twee miljoen euro kostende elektrische **Pininfarina Battiste**. Volgens Arjen van Beek, managing director van Louwman, is dit een nieuwe businesscase. "Voor het eerst groeien we vanaf het startpunt met een merk mee. Na de zeer exclusieve Battiste, waarvan wereldwijd slechts 150 stuks worden gemaakt, komt het merk met wat meer betaalbare modellen."



UIER OP EEN RIJ

AUDI • Ook Audi beleefde een sportief jaar, want het merk onthulde in korte tijd **vier gloednieuwe RS-modellen**. Het feest werd met de **RS 6 Avant** afgetrapt, waarna de **RS 7 Sportback** en de **RS Q3** en **Q3 Sportback** volgden. De twee eerstgenoemde modellen delen een **4.0 V8** die **600 pk** en **800 Nm** biedt, de compacte sportieve **SUV's** moeten het met een **2,5-liter viercilinder** doen die goed is voor **400 pk** en **480 Nm**. Als klap op de vuurpijl is de bestaande **RS4 Avant** cosmetisch bijgepunkt. Het model is optisch gelijkgetrokken met zijn overige A4-familieleden en heeft onder meer een nieuw neusje aangemeten gekregen.



Tekst Marco Gorter • Fotografie Arno Lingerak

WERELDEN OP RAMKOERS

Wie tien jaar geleden had beweerd dat een Lamborghini het zou opnemen tegen een Range Rover, was waarschijnlijk voor gek verklaard. Het zijn immers tegenpolen, vrijwel compleet andere werelden. Toch lijken de Urus en de SVR met elkaar op ramkoers te liggen.



POWERTEST

LAMBORGHINI
URUS |
RANGE ROVER
SPORT SUR



NET ALS DE RANGE
ROVER SUR IS DE URUS EEN
AUTO WAAR NIEMAND OM
VROEG, MAAR DIE TOCH
GEWILD BLEEK

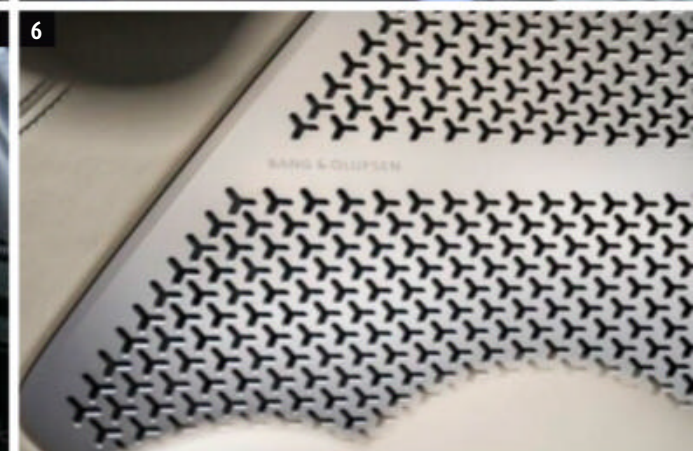


Er hangt een curieuze rust aan boord van de Range Rover Sport SVR, als de stilte voor de storm, die onvermijdelijk losbarst zodra de auto vóór mij afslaat. Als het eenmaal zover is, richt de machtige neus van de sterkste Range Rover zich ten hemel en begint de SVR te versnellen met een maniakaal enthousiasme dat respect afdwingt en een lichte angst inboezemt. Toch blijven rust en kalmte aan boord. Bizar, gezien de enorme hoeveelheden lucht die de auto in steeds hoger tempo aan de kant moet drukken. Windgeruis is desalniettemin een te groot woord voor wat je er binnen van hoort. Het tempo waarmee de snelheidsmeter inmiddels oploopt, maakt de hele gewaarwording nog surrealistischer. Maar wat het geheel over het randje tilt en in het konijnenhol van Alice laat zakken, is de aanblik in de buitenspiegel. Die wordt ondanks zijn aanzienlijke formaat helemaal gevuld door een auto die in bijna alle opzichten nog verder van de dagelijkse realiteit is verwijderd. De Lamborghini Urus. Net als de Range Rover SVR een auto waar niemand om vroeg, maar die toch gewild bleek. De Urus verdubbelde immers eigenhandig de verkopen van het Italiaanse elitemerk. Vier zitplaatsen,

een fatsoenlijke achterbak en daarbij alle schaamteloze overdaad waarmee Lamborghini de harten van autoliefhebbers wereldwijd al decennia doet smelten.

U8

Overdaad die komt in de vorm van een 4,0-liter V8 met twee turbo's uit de rekken van moederbedrijf Audi. Enige kritiek op het ontbreken van een atmosferische tien- of twaalfcilinder wordt bij voorbaat op klassiek Italiaanse wijze de kop ingedrukt: met véél bombarie. Dankzij een stevig Italiaans dieet levert de geblazen V8 nu maar liefst 650 pk en 850 Nm. Hoewel dit met afstand de zwaarste auto is die uit de fabriekspoorten in Sant'Agata Bolognese rolt, houdt niets de Urus tegen. Alsof het een veertje is, katapulteert de krachtbron de 2,2 ton zware Urus richting horizon en daarvoorbij. Het vermogen en koppel zijn zo machtig, dat de launchcontrol de eerste paar tienden nog inhoudt om de aandrijfassen niet meteen dol te draaien. Daarna laat de 850 Nm zich echter gelden en staat in 3,6 seconde de 100 op het digitale tellerwerk, nog geen tien seconden later de 200 en pas bij 305 kilometer per uur stopt de Urus met versnellen. Gedwongen door een begrenzer. Toch doen de



1 In Corsa gaat het ESP bijna uit. Druk op de knop en het gaat helemaal uit. 2 Zelfs de keramische schijven zijn overdadig, want met 440 millimeter de grootste ooit. 3 Met de rechterflipper gaat de bak in D, beide flippers naar achteren en je vindt N. 4 Alles klinkt mooier in het Italiaans, zelfs 'led-techniek'. 5 Extreem luxe zitplaatsen, maar niet voor mensen die langer zijn dan 1.80 m. 6 In de speakers komt de typerende vorm van de achterlichten terug.



1



2



DE URUS NEEMT
BOCHTEN NIET, HIJ VALT
ZE AAN, RAMT ZE IN
ELKAAR EN LAAT ZE IN
DEZELFDE VERWILDERDE
TOESTAND ACHTER ALS
ZIJN INZITTENDEN



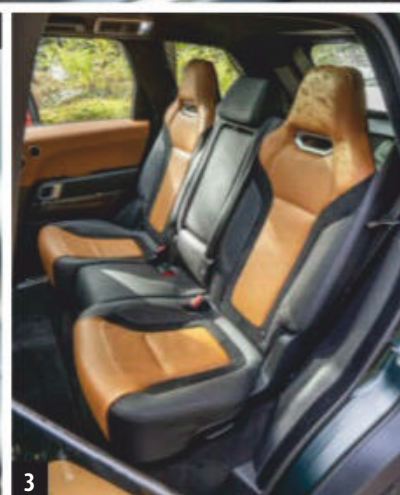


cijfers, hoe indrukwekkend ze ook mogen zijn, de ervaring geen recht. Superlatieven schieten tekort om de weerzinwekkende acceleratie te omschrijven. Niet alleen vanuit stilstand, maar bij elke denkbare snelheid blijf je op een enorme reserve te zitten. Altijd kan het meer, harder, sneller. Het gejack van de 4,0-liter V8 is, ondanks zijn Duitse wortels, doorspekt met mediterrane temperament. Hoog, passievol en in Sport en Corsa bij gas loslaten nog eens extra aangezet door geknal en geplof, dat doet denken aan een artilleriesalvo. Dat het geluid in die standen wel erg nadrukkelijk wordt versterkt over de speakers mag de feestvreugde niet drukken. Juist in die standen schakelt de automatische transmissie met een snelheid die voor een conventionele auto-maat tot voor kort onmogelijk leek. Zo hard en direct dat je bijna medelijden krijgt met de tandwielen. Zeker doordat in een oogwenk de motor weer zijn volle vermogen en koppel erop smijt, de gasrespons is in weerwil van het hoge specifieke vermogen voorbeeldig.

BOOS NIJLPAARD

De SVR blinkt juist op dat onderdeel uit. Dankzij zijn mechanische compressor is van vertraging op het gaspedaal geen enkele sprake. De vijf-liter V8 reageert met het enthousiasme van een elektromotor en klinkt als een aanstormend jachtvliegtuig. Ongehinderd door enige obstructies in het uitlaattraject is hij zuiverder dan bij de Lamborghini. Een raspende symfonie van overvloedige en onmiddellijk beschikbare kracht. Het verhuult effectief dat de achtcilinder 75 pk en 150 Nm moet toegeven en cijfermatig dan ook de onderliggende partij vormt. Toch, de bekende sprint voltrekt zich in 4,5 seconden. Vermogen en weerstand bereiken pas bij 283 km/h hun natuurlijke equilibrium. In alle opzichten minder dan de Urus, eveneens in alle opzichten meer dan een mens ooit nodig kan hebben. Wel verschilt de manier waarop als dag en nacht. Het brute van de Urus ruilt de SVR in voor een welhaast achteloos gemak. Een heer rent immers niet, al wandelt de Range Rover wel met een akelig hoog tempo. Ook de automaat, gemaakt door dezelfde firma, schakelt minder hard en snel. Het is voldoende, om meer vragen

1 Stiekem is-ie Duits, maar de ontstekingsvolgorde van de V8 staat er in ieder geval in het Italiaans op. 2 Op en top Brits, de V8 met Supercharger heeft een uniek geluid. 3 Als passagier zit je fysiek gescheiden van de bestuurder in je eigen luxecocon. 4 Overal radiateurs om de achtcilinder en de inlaatlucht te kunnen koelen. 5 Veel verschillende materialen, het geheel oogt echter coherent.



1 De grafische rekenkracht van deze klokkenwinkel is lager dan die in de Urus. 2 De verhouding tussen *onroad*- en *offroad*-standen spreekt boekdelen. 3 Hij oogt naast de Lambo als een baksteen, maar je zit wel een heel stuk beter achterin. 4 Deze sleuven voeren de lucht onder de motorkap af om *lift* te verminderen. 5 Zelfs een tussenbak voor de lage gearing is aanwezig in de SVR. 6 Rust, kalmte en hoogpolig tapijt. Yes, dat moet een Range Rover zijn.

DE VIJFLITER U8
REAGEERT MET HET
ENTHOUSIASME VAN EEN
ELEKTROMOTOR EN KLINT
ALS EEN AANSTORMEND
JACHTULIEGTUIG

zou onfatsoenlijk zijn. Bovendien: het moet ook bij heftig terreinwerk allemaal heel kunnen blijven. De SVR mag dan meer dan ooit gericht zijn op het asfalt, een tussenbak en een uitgebreid Terrain Response-systeem maken duidelijk dat afkomst zich nooit helemaal verloochent. Zelfs met bijna 30 centimeter brede sportbanden rondom wordt de SVR geen sportauto. Wat overigens niet betekent dat de Engelsman het niet kan. Het is alleen een kwestie van het overwinnen van je eigen terughoudendheid, aangewakkerd door de indirecte besturing en het altijd zachte onderstel. Het duurt daardoor even voordat de auto reageert en eenmaal in de bocht kun je de strepen op het asfalt bijna door het zijraam zien, door het overhellen van de koets. Toch gaat de SUV wel en hij blijft ook gaan. Het zou er vanbuiten enigszins potsierlijk uitzien, als het niet tegelijkertijd zoveel indruk zou maken. Geef echter gas en de auto stelt onmiddellijk zijn lijn bij. Niet zozeer dankzij het aanwezige sperdifferentieel op de achteras, als wel door het opveren van de neus en de daardoor wijzigende geometrie van de voorwielen. Het maakt dat hard door bochten gaan, aanvoelt als worstelen met een boos nijlpaard. Daar staat voorbeeldig comfort tegenover, de SVR werkt op zijn best wanneer zijn bestuurder gebruikmaakt van de inherente souplesse in

het onderstel. Als een oude man de bocht in en als een adonis er weer uit. Een hogesnelheidstrein op de weg.

VERBIJSTEREND

Scherper kon het contrast met de Lamborghini niet zijn. Alle registers zijn opengetrokken om de Urus in weerwil van zijn gewicht en formaat toch de hoek om te laten gaan met snelheden die doen twijfelen aan de geestelijke gesteldheid van zijn eigenaar. Net als de Range Rover veert de Urus op lucht, dempt adaptief, heeft vierwielaandrijving en op de achteras zit een actief sperdifferentieel. De Italiaan gaat echter nog verder dan zijn Britse tegenstrever, met actieve stabilisatoren, vierwielbesturing, adaptieve besturing en een softwaresuite die alles met elkaar verbindt als een digitaal brein. Het resultaat verbijstert. Alleen als je moedwillig veel te hard gaat, laat de massa zich gelden. Dan kan de achterkant met de auto aan de haal gaan en de remwerking van de enorme keramische schijven overschreden worden. Tot dat moment, en dat zal voor de meesten nooit komen, doet de Urus dingen die niet zouden moeten kunnen. Zonder een spoor van twijfel duikt de neus van de Urus naar de binnenkant van een bocht, vrijwel ongeacht de snelheid



	RANGE ROVER SPORT SVR	LAMBORGHINI URUS
MOTOR	V8, mech. compressor	V8, 2 turbo's
CILINDERINHOUD	5.000 cc	3.996 cc
MAX. VERMOGEN	423 kW/575 pk bij 6.000-6.500 tpm	478 kW/650 pk bij 6.000 tpm
MAX. KOPPEL	700 Nm bij 3.500-5.000 tpm	850 Nm bij 2.250-4.500 tpm
AANDRIJVING	vier wielen	vier wielen
VERSNELLINGEN	8, automaat	8, automaat
AFMETINGEN L/B/H	4,88/2,07/1,80 m	5,11/2,02/1,64 m
WIELBASIS	2,92 m	3,00 m
GEWICHT (LEEG)	2.348 kilo	2.172 kilo
PRIJS	€ 208.940	€ 278.844
TOPSNELHEID*	283 km/h	305 km/h
0-100 KM/H	4,5 s	3,6 s
VERBRUIK GEM.*	12,7 l/100 km	12,6 l/100 km
UITSTOOT CO₂ *	292 g/km	292 g/km

* = fabrieksopgave

waarmee de curve wordt betreden. Telkens weer blijkt het harder te kunnen dan het gaat, de brede sloffen zijn niet van plan om in hun gevecht met het asfalt ook maar een millimeter te wijken. De Urus neemt bochten niet, hij valt ze aan, ramt ze in elkaar en laat ze in dezelfde verwilderde toestand achter als zijn inzittenden.

OVERLADEN MET AANDACHT

En zijn omstanders. Meer nog dan in al het andere blinkt de Lamborghini namelijk uit in het trekken van aandacht. Camera's, mobieltjes, opgestoken duimpjes, open monden. Zelfs in donkerblauw is de aantrekkingskracht bijna magnetisch. Zelfs mensen die helemaal niets met auto's hebben, beseffen onmiddellijk dat er iets bijzonders rijdt. Anoniem door het leven gaan behoort niet tot de mogelijkheden, overal wordt de auto overladen met aandacht. Evenals het exterieur bombardeert ook het interieur de zintuigen met wilde vormen en prachtige details. De startknop en de schakelaars voor de verschillende rijstanden zijn een ervaring op zich. Alleen de grootste criticus zal opmerken dat onder het laagje Italiaans vernis een onmiskenbaar Duitse fundering schuilt. Het infotainmentsysteem en de digitale tellerbak tonen Italiaanse graphics, de basis is echter hetzelfde als die van de Audi Q8, waarmee de Urus zijn platform deelt. Maar zelfs als er ooit een RS Q8 komt zal het nooit zo'n aandachtstrekker worden. Hetzelfde geldt voor de Range Rover, die ondanks SVR-uitmonstering in verhouding toch redelijk bescheiden blijft. Ook aan boord gaat het er anders aan toe. Is de Urus een en al emotie en passie, bij de Engelsman zit rust en kalmte tot in het hoogpolige tapijt op de vloermatten. Het heeft een eigen uitstraling die goed past bij het merk en bij de rest van de auto. Dat de Range Rover aanzienlijk ruimer, maar technologisch juist wat minder vooruitstrevend is, onderstreept nog maar eens dat de aanleiding van deze ontmoeting onmogelijk de conclusie kan zijn. Door de komst van de Urus leek de wereld van Lamborghini op ramkoers met die van Range Rover. Beide merken hebben nu immers een grote SUV met grootse prestaties. Feit is echter dat ze allebei met hoge snelheid in tegenovergestelde richting bewegen. Niet op elkaar af, maar juist bij elkaar vandaan. **W**



De Tamburo is bijzonder, de startknop met rode beschermkap al net zo.



RANGE ROVER SPORT SVR

Prijs per pk: € 363,37
Gewicht per pk: 4,1 kg

- Onmiddellijk koppel
Geweldig geluid
Lekker comfortabel
- Geen bochtenridder
Traag infotainmentsysteem

LAMBORGHINI URUS

Prijs per pk: € 428,99
Gewicht per pk: 3,3 kg

- Waanzinnig onderstel
Bizarre prestaties
Altijd aandacht
- Altijd aandacht
Automaatbediening omslachtig



EEN NIEUW BEGIN

PORSCHE TAYCAN
TURBO S





EEN BAKEN VAN HOOP

In tijden van steeds sneller gaande elektrificatie is er logischerwijs zorg bij de *petrolheads*. Zoemen we straks emotioneel van A naar B of is er meer tussen hemel en aarde dan rijdende wasmachines? Porsche laat zien dat niet alles verloren is.

Tekst **Roy Kleijwegt** • Fotografie **Porsche**

W

at hebben de Porsche-puristen de afgelopen twintig jaar toch een hoop moeten verwerken. Eerst kwam er die verdraaide 996 met zijn watergekoelde boxermotor. Toen kwam die plompe Cayenne, die Porsche ineens transformeerde in een SUV-fabrikant. En net toen

iedereen zijn hartslag weer een beetje onder controle had, besloot Porsche dieselauto's te gaan verkopen. We weten allemaal hoe het met die 'dramatische' beleidsbeslissingen is afgelopen. Sinds de 996 is de kwaliteit van de 911 alleen maar omhooggegaan, met de ene sublieme GT3 na de andere. De Cayenne en later de Macan verkopen al jaren als een tierelier en geven Porsche het kapitaal om zijn waanzinnige supercars te ontwikkelen. Het dieselveerhaal liep iets anders, maar dat had meer te maken met wat er gebeurde bij Volkswagen, want de huidige Panamera met V8-diesel was een waanzinnige auto.

Evengoed draait Porsche als een trein en is het klaar voor de volgende stap. Een auto die bij velen toch wat hartritme-stoornissen zal veroorzaken: de Taycan. Een volledig elektrische Porsche, die volgens de Duitsers toch het predicaat sportauto verdient. Al sinds de Mission E-conceptcar in 2015 werd onthuld, was ik heel benieuwd naar het resultaat, want het is wel Porsche. En dat stelt niet snel teleur. Ook de SUV's en de Panamera's zijn goede rijdersauto's, en als een auto als de Cayman 718 door zijn viercilindersound een beetje tegenvalt, is het nog altijd een waanzinnige auto om te rijden. Hij klopt gewoon. Het stuurgevoel, de puurheid, de gasrespons, de balans, de zitpositie: Porsche doet het in elk van zijn modellen op zo'n manier dat het lijkt alsof de auto specifiek voor jou is gemaakt. Dus de eerste EV uit Zuffenhausen is meer dan de zoveelste stekkerauto, het is een statement van een merk dat een heel ander imago heeft hoog te houden. Een merk dat er zes miljoen testkilometers tegenaan gooit voor het een auto op de markt brengt, terwijl het net voor de lancering nog even een elektrisch ronderecord voor de Nordschleife rijdt.

Het zijn feiten die door mijn hoofd schieten terwijl ik door de Eifel rijd, rond het grensgebied met Luxemburg. Het is zeiknat, maar mijn Taycan Turbo S heeft vierwielaandrijving en gezien het hoge koppel is de tractie van 1.050 Nm adembenemend. We zoeven met zo'n 190 km/h over de autobahn en de Taycan is net zo rustig als een 911 Turbo S zou zijn met dit tempo. Wellicht iets stiller zelfs nog. Het voelt als een kruissnelheid, niet als een tempo waarbij de auto zijn best moet doen. Met een standaardvermogen van 625 pk en bij een tijdelijke overboost 761 pk is de auto bizar snel. De officiële sprinttijden van 2,8 tellen naar 100 km/h en 9,8 naar 200 zijn maar cijfers en doen de praktijk geen recht. Op lage snelheden is vol gas geven gewoon lichamelijk onprettig, zo intens als de acceleratie is.

Continu veel vermogen

De Porsche heeft twee elektromotoren, een per as. Beide zijn het synchroon-elektromotoren. Deze hebben een permanente magneet in de spoel, wat het koelen makkelijker maakt. Belangrijk als je continu veel vermogen wilt kunnen blijven leveren, iets wat een eis van Porsche was. Het wilde geen auto die na enkele rondjes circuit wat betreft prestaties fors zou inzakken. Bovendien kennen ze minder slip dan de asynchrone motoren. Omdat ze iets minder vermogen aankunnen, heeft Porsche een tweetraps automaat op de achteras gezet om zowel de snelle sprinttijd als een efficiënte lange overbrenging te kunnen leveren. Die automaat doet zijn werk zelden op een moment dat je er last van hebt. Je voelt de bak schakelen als je van Normal naar Sport schakelt, maar omdat de vooras op dat moment ononderbroken vermogen levert, houdt de Taycan niet in. Het is een nieuwe wereld van sportwagens waarin Porsche zijn rol probeert te vinden. Dit rijdt merkbaar anders dan de enige andere EV die qua dynamiek in de buurt komt, de Tesla Model 3 Performance. Zeker, een auto in een andere prijs categorie, maar wel de enige in



TURBO S

<u>MOTOR</u>	2 synchroon-elektromotoren
<u>MAX. VERMOGEN</u>	560 kW/761 pk
<u>MAX. KOPPEL</u>	1.050 Nm
<u>AANDRIJVING</u>	voor+achter
<u>ACCUCAPACITEIT</u>	93 kWh
<u>ACTIERADIUS (WLTP)</u>	412 km
<u>MAX. LAADSNELHEID ENKELFASE AC</u>	tot 7,4 kW
<u>MAX. LAADSNELHEID DRIEFASEN AC</u>	tot 11,1 kW
<u>MAX. LAADSNELHEID DC SNELLADEN</u>	tot 270 kW
<u>AFMETINGEN (L/B/H)</u>	496/138/167 cm
<u>0-100 KM/H</u>	2,8 s
<u>0-200 KM/H</u>	9,8 s
<u>BANDEN V/A</u>	265/35 R21 / 305/30 R21
<u>TOPSNELHEID</u>	260 km/h
<u>CO₂-UITSTOOT</u>	0 g/km
<u>PRIJS</u>	€ 191.000

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



Porsche heeft een nieuwe
generatie sportauto's gemaakt
die het logo met trots mag dragen



serie geproduceerde EV die net als de Taycan niet zou schrikken van een rondje circuit (hoewel de Jaguar I-Pace langer overeind blijft dan je zou denken).

De Porsche is puurder, met fijner stuurgevoel en meer vermogen. De aanwezige accu's in de bodem maken de auto zwaar, zo'n 2.300 kilo. Dat zijn geen 911-gewichten, maar het zwaartepunt is laag en het onderstel met zijn dynamische dempers en actieve antirollstangen houden die kilo's fabelachtig onder controle als je over een bochtige weg raast. Bij aanremmen komen diezelfde kilo's onvermijdelijk om de hoek kijken, maar de remmerij en banden zijn wel berekend op al dat gewicht. Omdat er geen kilo's op de neus zitten, stuurt die heel welwillend naar binnen, zelfs in dit gladde herfstweer. Veel gas met de systemen in een stand die meer toestaat en de kont zet zeker een stap opzij, maar door de 4WD die

meteen meer vermogen naar voren stuurt, moet je een *powerslide* bijna forceren. Het geeft wel aan dat de balans Porsche-achtig goed is. De auto draait prachtig om zijn as, de besturing is goed, net als de zitpositie. Het gebrek aan motorgeluid zorgt voor wat gebrek aan snelheidsbeleving, zodat je met dit vermogen al snel een stuk harder gaat dan je denkt. In Sport-plus klinkt een *starship*-achtig gezoem, inclusief geluiden die doen denken aan terugschakelen als je aanremt voor een bocht. Het is irritant leuk gedaan, al compenseert het nooit het gemis van echt motorgeluid, omdat het toerental van een motor goed aangeeft wat er met de auto gebeurt. Een andere observatie: de auto regeneert wat te weinig naar mijn smaak. De heftigste stand is prima om met één pedaal op de snelweg te cruisen, maar niet voor sportief rijden. Flippers aan het stuur om verschillende standen te kiezen, waren prettig geweest, zodat je voor een bocht nog even zou kunnen 'terugschakelen' om de auto iets te vertragen zonder dat je je voet naar het rempedaal moet verplaatsen. Nu moet dat wel, ook al zul je dan in meer

'DE 911 WAS ONZE BENCHMARK'

We spraken eerder met de CEO van Porsche, Oliver Blume, over de komst van de Taycan. "Geluid is iets wat mijn kinderen niet meer aan een sportwagen zullen linken."

"Toen we dit project begonnen, was voor ons duidelijk dat de Taycan hoe dan ook een echte Porsche moest worden. De ziel van een Porsche moest erin zitten. Van de 356 naar de 911 naar de Taycan: daar moest één lijn in zitten. De kwaliteit, de Porsche-dynamiek, het design: alles zoals je dat van een Porsche mag verwachten. Vanaf de start hebben we een 911 als benchmark gehad als het ging om de rijkwaliteiten. De 911 is een compleet andere auto dan welke concurrent ook. Hetzelfde moet gelden voor de Taycan. We hebben zes miljoen testkilometers gemaakt, waarvan een groot deel op het circuit."

Een jaar geleden werd de auto nog gepositioneerd als een GT, die onder de Panamera moest komen. Nu is het in uw woorden meer een 911. Is daar iets veranderd?

"Hij is meer naar de 911 toe gegroeid. Het zwaartepunt is zelfs lager dan in een 911. Een elektrische auto heeft voordelen, bijvoorbeeld dat je direct kracht kunt sturen naar het goede wiel of dat de gasrespons altijd sneller is dan bij een verbrandingsmotor."

De meeste autofabrikanten beginnen met een EV in het SUV-segment. Porsche is daar wel in thuis, maar kiest er toch voor om met een lagere auto te beginnen. Waarom is dat?

"Als we van onze eerste elektrische auto een SUV hadden gemaakt, was dat wellicht een groter verkoopsucces geweest dan de Taycan, maar het moest een sportauto worden. Het was van belang dat de eerste elektrische Porsche een echte Porsche was, die aansluit bij de geschiedenis. Een lage, sportieve auto past daar

beter bij dan een SUV, ook al had die laatste wellicht beter verkocht. Volgend jaar volgt overigens een hoger derivaat van de Taycan en eerder zag u al de Cross Turismo."

Wellicht is het in absolute aantallen een kleine groep, maar snapt u dat de diehardfans van de 911 GT- en RS-modellen zich zorgen maken?

"Dat hoeft niet. De drie aandrijfliijnen, benzine, hybride en full EV zullen naast elkaar bestaan. Zolang het qua regelgeving mogelijk blijft om benzinesportwagens te maken, zullen wij dat blijven doen."

Hadden we hier ook gestaan als Tesla niet aan zijn avontuur was begonnen?

"We waren al met het Taycan-project begonnen in 2015, vóór Dieseldgate, vóór de huidige versnelling van de milieuwetgeving. We hebben ons doel altijd op onszelf gezet, onze benchmark was een 911. Geen Tesla."

Oliver Blume: "Zolang regelgeving toestaat benzinesportwagens te maken, zullen wij dat blijven doen."





dan 80 procent van de gevallen alsnog enkel regenereren, het voelt iets minder natuurlijk.

Het zijn evengoed kleine invuloefeningen op een virtueel klachtenformulier dat kan terugvallen op beoordelingen van zeer goed tot uitmuntend. Qua rijden is het wat ik had gehoopt dat het zou zijn. Nee, dit is nog geen 911 GT3. Qua gewicht en motor is zo iets niet te bereiken. De Taycan heeft echter meer lichtvoetigheid dan een Panamera Turbo, toch ook een auto waar we vrij lovend over zijn. Het rijgedeelte klopt. Onderstel, bouwkwaliteit, stuurgevoel: Porsche heeft een nieuwe generatie sportauto's gemaakt die het logo met trots mag dragen. En dat is leuk voor de Taycan, maar nog leuker voor de autoliefhebber. Het betekent dat als merken met een grootse sportieve geschiedenis en automotivelenis in huis zich er echt toe zetten, er ook in een elektrische toekomst nog bijzondere dingen mogelijk zijn. De Taycan is een ambassadeur voor de toekomst, een auto die hoop kan brengen in bange harten.

Afuinken

Wanneer we aankomen bij een Ionity-laadpunt worden we geconfronteerd met de wat praktische zaken rondom de Taycan. Met een accu van ruim 93 kWh (waarvan in praktijk minder dan 90 kWh wordt gebruikt) kom je volgens de WTLP-cyclus zo'n 400 km verder. Een actieradius die bij hoge *Autobahn*-tempi net zo snel daalt als in een benzine-auto, maar stroom laden duurt nu eenmaal wel iets langer dan tanken. Evengoed verlegt de Taycan daar wel grenzen. Mede dankzij de boordspanning van 800 volt in plaats van 400 volt kun je tot maximaal 270 kW laden, een stuk sneller dan tot op heden mogelijk was. Uiteraard daalt dat tempo naarmate de accu voller is, maar zeker vanaf (bijna) leeg kun je enorme sprongen maken, tot wel zo'n 100 km range laden in 5 minuten. Dat is in EV-land een nieuwe orde van grootte. Driefasenladen kan naar wens, maar let wel even goed op bij het bestellen dat je alle juiste opties aanvinkt. Een kleine bagageruimte in de neus (de 'frunk') biedt plaats aan de

stekker, achterin vind je nog eens 366 liter. Daar is het ruimer dan in een 911, maar krapper dan in een Macan. Het interieur is wel van hoog niveau. Voorin een hele nieuwe generatie cockpit, met een dun projectiescherm waar de klassieke klokken digitaal worden geprojecteerd. Vlak naast het stuur vind je de pook, de draaiknop op het stuur laat je net als in een 911 de gewenste rijstand kiezen. De passagier heeft net als in de nieuwe Ferrari's zijn eigen scherm, alleen nog veel uitgebreider. Hij of zij kan zich met de muziek bemoeien of meekijken met de snelheid. De ventilatieroosters laten zich net als in sommige andere Porsches alleen digitaal bedienen. Het geheel is extreem hoogwaardig en bestaat enkel uit prachtige materialen.

Na het laden is het opgehouden met regenen en gebruiken we de oprit om de *launchcontrol* te testen. Omdat ik me nu meer voorbereid, alsof ik aan het begin van een achtbaanrit sta, is het minder erg dan na een bocht vol gas, hoewel de druk op mijn lijf bizar is. De Taycan komt ziekelijk snel van zijn plek, om vervolgens in één streep door te trekken naar boven de 250 km/h. Nu zijn we het bizarre sprintvermogen van EV's inmiddels wel gewend. Porsche geeft wel aan dat voor deze sprint weinig nodig is. Geen accu's die moeten worden voorverwarmd, geen beperking van twee of drie keer waarna de auto moet koelen: net als in een 911 Turbo S is het een kwestie van knop in Sport-plus, rem in, gaspedaal vloeren en klaar voor de sprong naar hyperspace. Desnoods tien keer achter elkaar. Het is meer zijn algehele rijgedrag dat indruk maakt. De eerste EV moet hoe dan ook een echte Porsche worden, luidde de opdracht van het bestuur. Zonder enige twijfel: missie geslaagd. **W**



Bij aanremmen komen
die kilo's onvermijdelijk
om de hoek kijken

REPORTAGE

BUGATTI CHIRON
SPORT



HET SUMMUM

Op een klein landgoed in het noordoosten van Frankrijk worden de meest bijzondere auto's van deze tijd in elkaar geschroefd. GTO rijdt met de Bugatti Chiron Sport. Een adembenemend stuk techniek, met recht titelhouder van snelste straatauto ter wereld.

Tekst Roy Kleijwegt • Fotografie Lucas Verbeke

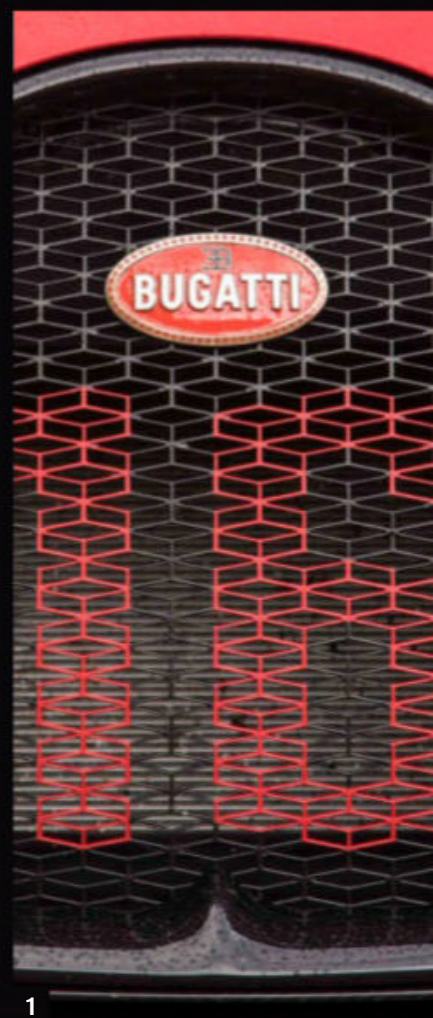
Het is lang geleden dat het zo kriebelde. Zo'n tinteling in je nek van de spanning, het gevoel dat je hebt als je weet dat je iets bijzonders gaat doen. Bij het oplopen van het terrein van het atelier naast het Bugattikasteel staat de testauto al klaar. Een zwart-rode Bugatti Chiron Sport, stoer kijkend naar de nietige wereld om hem heen, wetende dat geen enkele andere straatauto ook maar in de buurt komt bij zijn prestaties. Het monster staat geparkeerd op het grind: het geheel oogt als het ideale miljonairsplaatje van een loterij. Of nou ja, wellicht een miljardairsplaatje, want met een totaalprijs van zo'n 3,5 miljoen euro zal zelfs een beginnende miljonair geen zaken kunnen doen met Bugatti. Hoeveel geld moet je daadwerkelijk hebben voordat je zo'n bedrag aan een auto uitgeeft? Volgens Bugatti bezit de Chiron-koper gemiddeld al minimaal 40 andere auto's, waarvan meestal al één of zelfs meer Veyrons. Het is een wereld die zelfs voor welgestelden vaak nog ver weg is, maar waaraan ik vandaag mag proeven. Want het is meer dan kijken: ik krijg voor een paar uur de sleutel overhandigd van de Chiron Sport. Met 1.500 pk de krachtigste auto die ik ooit heb gereden en zeer waarschijnlijk ooit zal rijden. Kippenvel? Ja, wat dacht je dan!

DE OPDRACHT

Het huidige Bugatti bestaat enkel dankzij de onlangs overleden mogul Ferdinand Piëch, de oud-topman van Volkswagen, die bekendstond om zowel zijn technisch vernuft als zijn weinig empathische karakter. De overlegcultuur kende hij niet en met het bericht dat 'iets niet kon' kon je maar beter niet bij de beste man aankomen. In 1998 kocht Volkswagen op aandringen van Piëch het merk Bugatti, dat in een vagevuur leefde na de EB110, die onder Italiaanse vlag was geproduceerd. Dit nadat eerder al Bentley en Lamborghini waren ingelijfd. Eind 1999 werd op de Tokyo Motor Show de EB 18/4 Veyron Concept

onthuld. Dit was de eerste voorbode van wat de Veyron zou worden, toen nog met 18 cilinders in W-configuratie. De eisen van Piëch kwamen niet uit de lucht vallen. Als engineer was hij verantwoordelijk voor de Porsche 917, de raceauto die begin jaren 70 meermaals de 24 Uur van Le Mans wist te winnen. De nieuwe Bugatti moest dezelfde topsnelheid hebben als dat oude wonderkind van Piëch: 407 km/h. Daarnaast moest de auto de legendarische grens van 1.000 pk verbreken. Omdat het design van de 18/4 al vaststond, hadden de engineers weinig vrijheid en de eisen van Piëch zorgden voor veel wanhoop en hoofdbrekens. Maar een baas die geen nee accepteert, weet wel te motiveren: in 2005 werd de auto in productie genomen met een 1.001 pk sterke W16-motor, goed voor een (begrensde) top van 407 km/h. Tot en met 2011 werden er net geen 500 gemaakt, inclusief Targa's en de Supersportversies, die 1.200 pk hadden.

De beroemde rit van Top Gear waarin presentator James May met zo'n auto daadwerkelijk 407 km/h haalde, liet de hele wereld zien wat een bizar staaltje techniek de Veyron was: een GT waarmee iedereen die ook maar een beetje kan sturen een snelheid van 400 km/h kan aantippen. Nou ja, als je de beschikking hebt over een tientallen kilometers lang en leeg stuk asfalt natuurlijk.



1 Het getal in de grille verwijst naar het aantal cilinders.

2 Natuurlijk even poseren bij de auto met 1.500 pk.







De Sport weegt
18 kilo minder dan
de 'gewone' Chiron.
Veel van die
besparing zit in
de wielen.

Die grens van 407 km/h is inmiddels alweer verlegd. Voor ik instap, krijg ik uitleg van de testcoureur die mij zal begeleiden; Bugatti is niet van zins 3,5 miljoen aan auto zomaar mee te geven. Die begeleider is echter niemand minder dan Andy Wallace, die (onder meer) in 1988 Le Mans wist te winnen in een Jaguar die hij deelde met Jan Lammers. Enkele weken geleden wist Wallace in een aangepaste en opgevoerde versie van de Bugatti Chiron de magische grens van 300 mph te slechten. Hij haalde zelfs 304 mph; omgerekend naar het metrische systeem is dat een ziekmakende 492 km/h. Met een straatlegale auto! “Tja, ik had weinig keus”, zegt hij. “Ik ben in loondienst. Ze wezen naar de auto: *go out and do it. So I did ...*” Ondanks die onderkoelde Britse uitleg verraden glinsterende ogen dat hij het ook zelf een hele prestatie vindt. Ver boven de 400 km/h kwam de Bugatti even los van de weg door een wijziging van het asfalt. “De baan is niet zo nieuw meer”, vertelt hij. “Boven de 400 zorgde elk nieuw stuk asfalt voor onrust in de auto, die ik moest compenseren.” Voor mensen die nog nooit echt hoge snelheden hebben gereden is het wellicht niet te bevatten hoe idioot hard die (bijna) 500 km/h daadwerkelijk is. Ik wist zelf slechts driemaal de magische 300 km/h-grens te slechten: in een Ferrari 812, een Nissan GT-R en (jawel) een Cadillac CTS-V Wagon. De 290 km/h heb ik echter zeker wel 15 keer gehaald, misschien wel vaker. Die laatste 10 kilometer per uur vergt juist vanwege de enorme afstand die je per seconde aflegt erg veel tijd en een lege, rechte weg. En mijn hemel, wat gaat dat altijd hard wanneer je de 270 bent gepasseerd. Het idee dat je nog eens 200 km/h sneller rijdt dan dat ... het gaat mijn verstand te boven.

DE LOOKS

Een snelheid van 300 km/h of zelfs de 290 gaan we deze dag niet halen. Gezien onze beperkte tijd met de auto blijven we in de omgeving van Molsheim, waarbij buitenwegen gezien de houding van de Franse gendarmerie de voorkeur genieten boven de *autoroute*. Eerst nog een kort rondje om de auto om alle kieren, hoeken en luchtgeleiders te bewonderen. De Chiron Sport is te herkennen aan zijn vier ronde uitlaten, die als granaatwerpers naar buiten priemen. Dit in tegenstelling tot de 'gewone' Chiron met zijn twee grote, vierkante uitlaten en nog twee stuks die verstopt zitten in de diffusor om een geblazen effect te creëren. Iets wat de Chiron Sport dankzij zijn gewijzigde aerodynamica niet meer nodig heeft. De Sport is 18 kilogram lichter dan de normale versie, iets wat je niet snel merkt. Evengoed zit een deel van die winst in de wielen, en dat werkt extra door op hoge snelheden. Daarnaast heeft de auto een licht gewijzigd onderstel, met iets hardere dempers en andere stabilisatorstangen. Ook kreeg de auto torque vectoring: door remingrepen wordt onderstuur in krappe bochten tegengegaan. De wielen voor de Chiron Sport zijn nieuw; ze vooral veel groter dan bij de Veyron. Vóór hebben we 285/30R20-banden, achter een bizarre 355/25R21. Genoeg om de eveneens ongekend grote remschijven te herbergen: niet minder dan 42 centimeter in doorsnede aan de voorkant. Een soort statisch schoepenrad achter de schijf zorgt bij de rijdende auto voor een

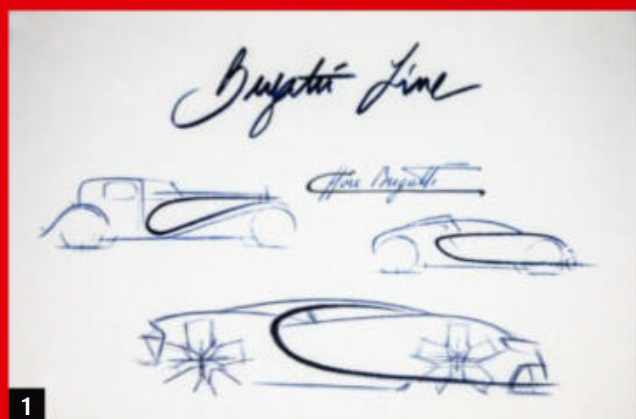
turbine-effect om de remmen beter te koelen. De gigantische, beweeglijke achternvleugel is in ruststand volledig in de carrosserie verzonken, maar klapt uit als de stand Autobahn op de keuzeknop aan het stuur wordt geselecteerd. Boven de 180 km/h gebeurt dat automatisch. De spoiler heeft dan een hoek van 10 graden. Ga je een stap verder, naar de Handling-mode dan wordt dat 14 graden. Bij een remactie op hoge snelheid klapt de spoiler om, zodat hij als luchtrem functioneert, waarbij de hoek tot 49 graden stijgt. Na een zware rit zal de spoiler bovendien niet helemaal inklappen, zodat er luchtgaten open blijven om de motor beter te koelen.

DE COCKPIT

Andy dirigeert me naar de bijrijdersplek om eerst rijdend wat uitleg over de auto te geven. De cockpit is compact maar niet krap. Enkel leer, carbon en aluminium in beeld: geen stukje plastic, hoe goed je ook zoekt. De ronde vorm (naar de E van Ettore Bugatti's handtekening) loopt ook tussen de stoelen door om je heen. In een zwevende middentunnel zien we drie draaiknopjes, met elk een klein tft-scherm. Hier kunnen naar wens verschillende zaken getoond worden. Bijvoorbeeld de temperatuur van de klimaatregeling, maar ook de hoogste snelheid die je tijdens een rit hebt gereden, of het aantal pk's dat je hebt gebruikt. Daaronder de pook voor de versnellingsbak. Wat ontbreekt, is een multimediascherm. Volgens Bugatti zou dat te snel verouderen, wat de auto gezien zijn lange levenscyclus minder tijdloos zou maken. De bestuurder heeft één grote klok die als snelheidsmeter dient, met twee digitale keuzeschermpjes ernaast. Opvallend genoeg is de enkele grote klok in Porsches, Ferrari's of McLarens altijd de toerenteller, maar in de Chiron is je toerental veel minder relevant dan in een echte sportwagen. Je hebt toch altijd boost en koppel, flink doorhalen is niet nodig. We vinden wat verlaten en bochtige wegen tussen de Franse wijnvelden in. Druivensoorten als Riesling en Pinot Noir groeien om ons heen en zijn de basis van de gelijknamige wijnen uit de Alsace, zoals de Fransen het gebied zelf noemen. Goed om mee te toasten zodra we de auto heel hebben teruggebracht. Het is droog, maar de wegen zijn nog spekglad van de herfstbuien van die ochtend. Leuk met 1.500 pk! Andy staat zijn plek aan mij af. Stoel even

goed zetten, elektrisch het stuur verstellen en een druk op de startknop die zich op het stuur bevindt. De startmotor heeft merkbaar even nodig om de machinerie achter ons op gang te krijgen. Met een dikke dreun slaat alles aan. Met de pook schakel ik de automaat in D en met een beetje gas rollen we weg. Het gaat allemaal bizar soepel; ik schaar de Chiron onbewust tussen de hypercars, die allemaal een bijzondere gebruiksaanwijzing hebben. Maar dit is een GT, zij het van een compleet ander kaliber. De koppeling grijpt rustig aan. Zelfs een paar keer steken zou gemakkelijk gaan met deze auto, al is het zicht rondom natuurlijk niet dat van een Polo. Evengoed zijn er genoeg sportwagens waar het slechter is. Nog niet meteen het gas erop, eerst even wennen aan alles. De besturing is vrij direct, met maar twee slagen van links naar rechts, maar ook opvallend licht. Net als bij Ferrari, al doet het gevoel meer denken aan Porsche. De bekrachtiging is elektrisch, waar de Veyron nog de hydraulische variant had. Het eerste stuk vrije weg dient zich aan, dus de boost kan er wat op. De motor zwelt aan, het geluid is vol en donker. Een soort turbinesound, met de klank van veel cilinders. De power is niet minder dan overweldigend. De motor heeft geen opbouw nodig. Zodra je gas geeft raast hij voorwaarts. Hoe meer het toerental stijgt, hoe meer de boost toeneemt. De acceleratie is immens, al zijn we door de nieuwe EV-generatie wel iets gewend, qua acceleratie. Maar bij die auto's is het juist de sprong vanaf stilstand die zo imponeert. In deze auto stopt het vervolgens niet. De Chiron vreet alles weg en katapulteert zichzelf naar de horizon. Allemachtig, wat een potentieel. Alsof je met een rijdende kerncentrale op pad bent. Ik realiseer me dat ik nog niet eens vol gas heb gegeven. Eerst maar eens écht doen wat mogelijk is. Een lang stuk lege weg en met een goedkeurende knik van mister Wallace zet ik alles in gang. De knop voor de launch control zit op het stuur. Rempedaal vol ingetrapt. "Zo hard mogelijk trappen", doceert Andy, "anders werkt het niet." Dan vol gas: de turbo's spoelen op. De auto laat op het dashboard weten klaar te zijn. Remmen los en ... de wielen houden het niet: ondanks de vierwielaandrijving en de gigantische banden is het te glad. Al slippend gaan we evengoed snel voorwaarts en de auto schakelt op. Maar juist dat moment was genoeg om tractie te vinden: de vier wielen krijgen in de tweede

4 Iedereen die er dichtbij kan komen, kan zo zien hoeveel vermogen de W16 heeft. 5 100 liter brandstof jaag je er snel doorheen. Opvallend hoge vulopening. 6 Een groot multimedia-systeem ontbreekt. Dat zou te snel verouderen.



1



2



3

1 De ronde vorm komt van de handtekening van Ettore. 2 Hiermee stel je de rijmodus in. Boven de 180 km/h gaat de auto automatisch naar de stand autobahn, waarbij de spoiler uitklapt. 3 Onder de normale sleutel, linksboven de 420 km/h-variant.



BUGATTI CHIRON SPORT

MOTOR	W16, 4 turbo's
INHOUD	7.993 cc
VERMOGEN	1.103 kW/1.500 pk bij 6.700 tpm
KOPPEL	1.600 Nm bij 6.000 tpm
AANDRIJVING	voor + achter
VERSNELLINGSBAK	zevenstraps, dubbele koppeling
GEWICHT	1.978 kilo
0-100 KM/H	2,4 s
0-200 KM/H	6,1 s
0-300 KM/H	13,1 s
0-400 KM/H	32,5 s
TOPSNELHEID	380/420 km/h
BANDEN V/A	285/30 R20 / 355/25 R21
AFMETINGEN (L/B/H)	4,54/2,04/1,21 m
VERBRUIK	22,5 l/100 km/h (l:4,4)
CO2-UITSTOOT	516 g/km
PRIJS	€ 2.650.000 excl. belastingen

** in twee stappen begrensd

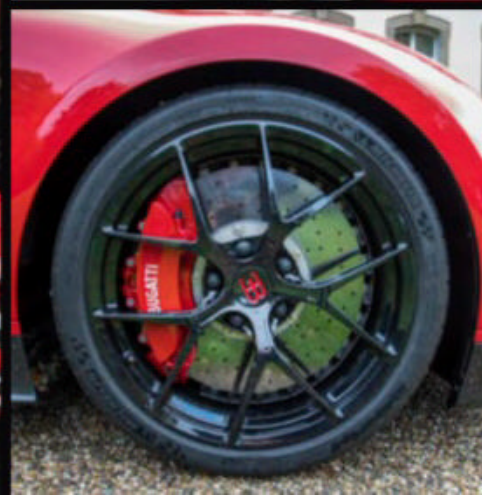
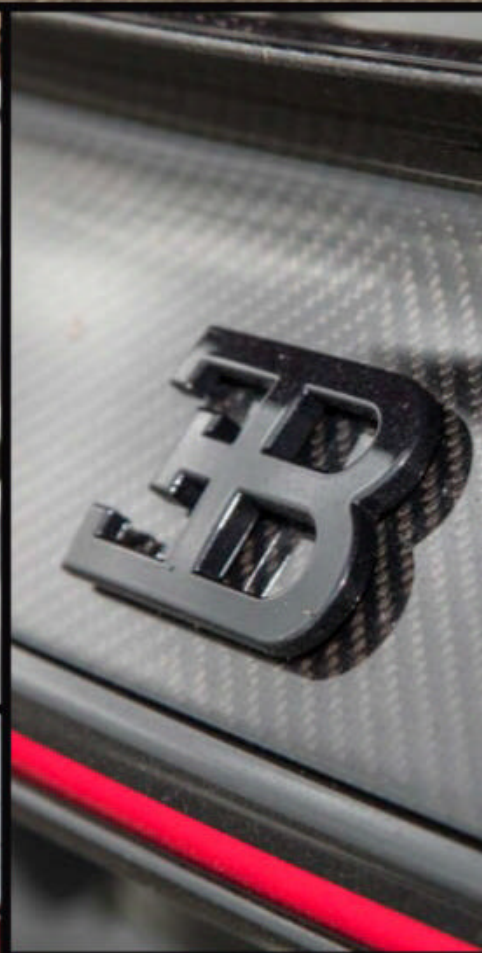


versnelling grip en stuwen mij hard voorwaarts. Minder dan tien tellen duurt het voor ik hard in de remmen ga om niet in een baan om de aarde te geraken. “*Well done, look at this*”, klinkt het naast me. Andy wijst naar het bovenste metertje in het midden, dat 1.493 aangeeft. Dat is hoeveel vermogen ik daadwerkelijk heb gebruikt tijdens de sprint. “Met dit natte asfalt erg knap”, vindt Andy. “Meer is er vandaag echt niet uit te halen.” De meter eronder staat op 249 km/h, wat de snelheid is die ik heb bereikt in minder tijd dan Usain Bolt nodig heeft voor de sprint over 100 meter. Wauw. De krachtbron is een bijzonder technisch product. Hij bestaat eigenlijk uit twee VR8-motoren (een soort verlengde VR6 zoals de Golf R32 had), die op één krukas zijn bevestigd. Vervolgens vinden we zowel links als rechts twee turbo's. Tot 3.800 toeren draait er maar één turbo per kant om snel boost op te bouwen. Dan gaat er een klep open, zodat alle vier de turbo's lucht kunnen stuwen naar de totaal acht liter aan cilinders die smeken om zuurstof. Met 1.500 pk en 1.600 Nm als resultaat.

RIJDERSAUTO

Gezien de tractie die de auto zelfs met vol gas op het natte asfalt had, groeit het vertrouwen en prent ik mezelf in dat

ik ‘gewoon’ in een 911 rijd, in plaats van in een auto van 3,5 miljoen. Dus: gas erop en lol hebben. Lange door-draaiers en korte hairpins geven genoeg mogelijkheden om één te worden met de Chiron. Het stuurgevoel is opvallend goed en de turn-in scherp. De onderstel-aanpassingen maken de Sport volgens Bugatti in dat laatste beter, maar aangezien ik de gewone versie nooit heb gereden, moet ik dat maar geloven. Wel merk ik de aanwezigheid van torque vectoring, dat de auto naar binnen trekt door een lichte remingreep op de achterwielen. De Bugatti duikt hierdoor hard naar binnen, hoewel het soms wat onnatuurlijk aanvoelt. De snellere bochten voelen meer als het terrein van de auto. Door de gladheid is het soms wat verraderlijk: op schaduwplekken glijdt de hele auto soms ineens wat naar de buitenkant, wat voor iets meer adrenalinestoten zorgt dan in de gemiddelde hot hatch. Maar juist in die merkbare gladheid is het indrukwekkend hoeveel tractie de auto heeft als je vaart maakt. Bocht-uit kan vroeg het gas erop om snelheid op te bouwen en voorwaarts te worden gestuwd. De auto voelt niet groot of lomp, zoals een Lamborghini Aventador dat wel kan zijn. Hij is opvallend handelbaar en heel toegankelijk voor zijn bestuurder. Ja, als je op het





1 De Chiron Sport is verrassend handelbaar op de weggetjes rond Molsheim. 2 In standje Autobahn altijd omhoog en ook werkend als airbrake.

1



2

gaspedaal stamp, moet je weten wat je doet. Maar los daarvan is dit een auto waarin bijna iedereen zo kan instappen en wegrijden zonder dat het problematisch wordt. Gezien zijn potentieel is het bijna verwonderlijk in wat voor relatieve rust het allemaal gaat. Neem de automaat: een zeventraps DSG, speciaal ontworpen voor Bugatti. Op papier is het systeem hetzelfde als voor de bak in je Golf GTI, maar dan met de grootste koppeling die ooit voor een straatauto ontworpen is. Ondanks alle krachten loopt die koppeling dankzij het oliebad waarin hij zit niet veel risico, de automaat zelf is het 'zwakste' punt en door Bugatti uit den treure getest om al het vermogen aan te kunnen. "Dit is geen raceauto, het moet allemaal lang mee", legt Andy uit. De bak schakelt evengoed relatief zacht. Snel genoeg, daar niet van, maar het zijn geen harde klappen zoals in een supercar. Vanwege de immense boost schakel ik continu al ver voor de toerenbegrenzer op, onbewust een manier om het vermogen nog wat te beperken. Wat voorzichtige blikken van Andy op zijn horloge geven op een beleefd Britse manier aan dat het alweer tijd is om terug te keren. Wetende dat de kans dat ik dit nog een keer meemaak erg klein zal zijn, probeer ik heel bewust die laatste tien minuten in mij op te nemen. Eerst door een dorpje heen, waar opnieuw opvalt hoe relatief gemakkelijk de auto te rijden is. Geen pure angst zoals in heftige Lambo's dat je stoepjes raakt of dat drempels te laag zijn. Voor de meest auto-onvriendelijke obstakels heeft de Chiron bovendien een *nose lift*, maar die is nooit nodig. Dan een stuk snelweg op de terugweg naar Molsheim. Bij het invoegen nog heel even vol gas om de kracht en de zestencilindersymfonie te ervaren en dan is het in druk verkeer rustig terug cruisen naar het hoofdkwartier van Bugatti. In elke auto en vrachtauto voor, naast en achter mij zit iemand met een mobieltje de Chiron te filmen of te fotograferen. Zelfs hier, in de buurt van de fabriek, is de auto een uitzonderlijke verschijning. De grijns op mijn smoel komt er vanzelf. Ik ben een mazzelaar. Voor hoeveel mensen is deze ervaring nu eigenlijk weggelegd? Als ik de auto in het grind parkeer, denk ik aan alle technici die jarenlang hebben geworsteld om de onmogelijke eisen van Piëch waar te maken. Hoe is hen in vredesnaam gelukt om dit te ontwerpen? Wat een kunde, wat een prestatie. Wat een waanzinnig apparaat. **M**



3



4



5

3 Nu vinden we een 8.0-litermotor heel wat, maar de Royale (achteraan) had een 12,7-litermotor! 4 Rechtsonder de EB 18.4, de concept-car waarop de Veyron was gebaseerd. 5 25 mensen zetten de auto's met de hand in elkaar. Het meeste personeel komt oorspronkelijk uit de omgeving van Molsheim.

REPORTAGE

RUF CTR
'YELLOWBIRD'
ANNIVERSARY
EDITION



TERBUG

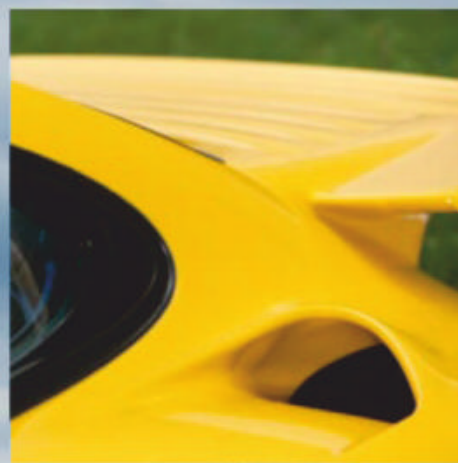
ECCHITE



Tekst **Johan Dillen** • Fotografie **Dirk de Jager**

NAAR DE 911

Je zou het niet zeggen, maar met deze CTR 'Yellowbird' Anniversary Edition heeft Ruf voor het eerst de fysieke band met Porsche doorgeknipt. Alleen maar om ... een betere 911 te kunnen maken.



an de ene kant van het Beijerse Pfaffenhausen, vind je de Storchensbrouwerij. Die is op zich al goed voor een portie sterke verhalen, maar voor de echte legendes moet je aan de andere kant van de kerk zijn. Daar zocht tachtig jaar geleden Alois Ruf senior

een plek uit om een tankstation en een kleine garage te openen. "In het huis achter dat tankstation ben ik geboren", vertelt zijn zoon Alois Ruf junior tijdens de rondleiding. "Na de Tweede Wereldoorlog was er een tekort aan alles: geld, materiaal. De economie draaide op ruilhandel. Op een dag nam mijn vader twee ijzeren staven en zei me: 'Zie je deze staven, jongen? Volgend jaar vormen die een bus.' En werkelijk, het jaar daarop had mijn vader helemaal zelf een touringcar gebouwd. Daarmee bood hij de mensen uit de streek op zondag korte toeristische daguitstapjes aan. Het is hier dat onze geschiedenis met Porsche is ontstaan, om precies te zijn toen een rode Porsche 356 crashte voor de ogen van mijn vader, die op dat moment in de bus zat. Hij heeft toen voorgesteld om die Porsche naar onze garage te brengen. Mijn vader nam het wrak over en heeft de auto helemaal in oude staat hersteld. Toen we met de Porsche naar München reden, liep iemand ons op straat achterna: 'Verkoop me deze auto, nu!' Achteraf zei mijn vader dat hij nog nooit zo veel geld had verdiend als toen."

GRAN TURISMO

Toch zou het nog even duren voordat Ruf onder eigen naam furore zou maken onder Porsche-liefhebbers, en

meer bepaald onder 911-liefhebbers. Dat hebben we allemaal te danken aan Alois Ruf jr. "In 1964 hoorde en zag ik voor het eerst een 911." Het begin van een liefdesgeschiedenis die tot op vandaag duurt, ook al heeft Ruf net de grootste stap in zijn bestaan gezet. Tot nu toe voorzag Ruf – in hoofdzaak – 911's van een upgrade, maar nu heeft hij in feite zijn eigen 911 gecreëerd. De nieuwe Yellowbird is niet langer op een Porsche gebaseerd, al zweert Alois Ruf zijn liefde voor de 911 niet af. "Onze CTR zou voor mij vandaag deel kunnen uitmaken van de 911-familie. Wij maken gewoon een andere interpretatie."

Ruf heeft zijn bekendheid bij een breed en jong publiek te danken aan het Gran Turismo-spel voor de PlayStation. Porsche had een licentieovereenkomst met een ander softwarebedrijf, waardoor GT-bedenker Kazunori Yamauchi origineel uit



**'WE WISTEN METEEN
DAT DE NIEUWE PORSCHE
911 TURBO TE ZWAAR
WAS VOOR ONS'**

de hoek moest komen om toch Porsches in zijn spel te hebben. Het antwoord: Ruf. Meteen raakte het kleine Ruf – het bedrijf telt nog steeds maar 68 werknemers – ingeburgerd bij miljoenen gamers. Bij kenners was Ruf natuurlijk al langer bekend, en dat heeft het aan de eerste CTR 'Yellowbird' te danken. Ruf is nog maar sinds 1981 een constructeur in eigen naam. In 1987 trok het merk met zijn gele CTR, een biturbo 911 met 469 pk op basis van een gewone 911 Carrera, naar Volkswagens testcircuit Ehra-Lessien om er deel te nemen aan een grote topsnelheidstest met negen grote namen. De CTR kwam daar als snelste uit de bus met een topsnelheid van 340 km/h. De aanwezige fotografen schonken de CTR de bijnaam 'Yellowbird'. Later zou de Yellowbird op het ovaal van Nardo nog pieken op 342 km/h en werd de gele vogel beroemd door het filmpje waarin Ruf-testrijder Stefan Roser meer

dwars dan recht een rondje Nordschleife afraffelt. Uiteindelijk zouden er van de eerste CTR niet meer dan 29 exemplaren worden verkocht.

EIGEN WERK

“De dertigste verjaardag van de CTR was de kans om Ruf naar een nieuw niveau te tillen”, legt Alois Ruf uit. Wat je ziet, oogt erg vertrouwd en erg Porsche, maar alles is nieuw en door Ruf zelf geconstrueerd. “Toen de nieuwe 911 Turbo uitkwam, wisten we dat dit geen goede basis meer voor ons was: hij was gewoonweg

**HIJ SNELT NAAR 100
KM/H IN MINDER DAN
3,5 SECONDEN EN DE
TOPSNELHEID LIGT BOVEN
DE 360 KM/H**



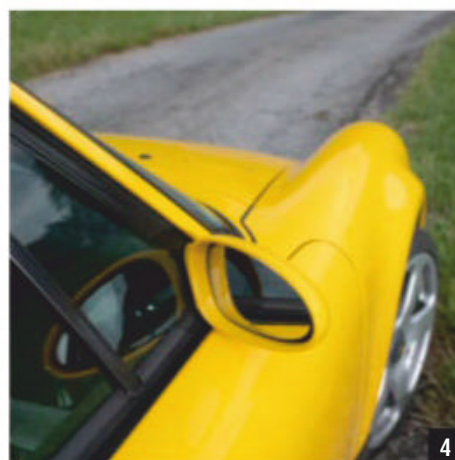


te zwaar. Bovendien weten we ook niet welke motoren Porsche in de toekomst gaat gebruiken. Daar wilden we niet afhankelijk van zijn voor onze toekomst.” Het resultaat zien we voor ons: een volledig carbon onderstel, een volledig carbon koetswerk, een volledig zelf ontworpen biturbo-3,6-liter zescilinderboxermotor naar recept van Porsches Mezger-motor met *dry-sump*-smering, zoals in de 911 GT3 werd gebruikt ... en in de 911 GT1. Zelfs de manuele zevenbak is niet de Porsche-handbak, maar een specifiek met ZF ontwikkeld exemplaar. We spreken naar verluidt over een investering van 12 tot 15 miljoen euro. “Ik moest terugdenken aan de woorden van mijn vader toen hij mij die twee ijzeren staven toonde. Als hij dat kon, konden wij dit tot een goed einde brengen.”

De afmetingen van de nieuwe CTR blijven heel dicht bij die van de oorspronkelijke Yellowbird, wat ons nog eens een veel smallere 911 oplevert. Echt een verademing. Het is Freeman Thomas, de man die de eerste Audi TT en de eerste Volkswagen New Beetle tekende, die de nieuwe CTR Yellowbird vorm gaf. Op verzoek van Alois Ruf keerde hij terug naar heel rechtopstaande koplampen. “Dat is toch wat bijdraagt aan het karakter van een 911”, zegt Ruf.

Minder auto betekent ook minder gewicht. Met 1.200 kg is de nieuwe Ruf CTR maar liefst 270 kg lichter dan een 911 GT2 RS. De 3,6-liter in de Yellowbird biedt maar liefst 710 pk (bij 6.750 tpm) en 880 Nm tussen 2.750 en 4.000 tpm. Hij snelt naar 100 km/h in minder dan 3,5 seconden en de topsnelheid ligt boven de 360 km/h. In het spurtje moet hij de GT2 RS met zijn 700 pk voor zich dulden (2,8 seconden), maar zijn top ligt 20 km/h hoger.

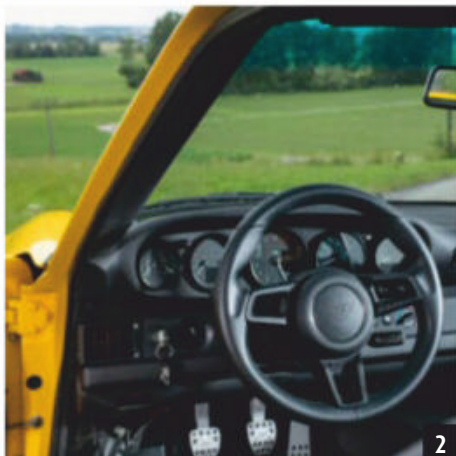
Alois Ruf liet de concept-car van de nieuwe CTR Yellowbird zien op de autosalon van Genève in 2017, een jaar later kwam hij zelf met het prototype naar de beurs in Genève gereden, en dit jaar overhandigde hij, opnieuw in Genève, het eerste exemplaar aan een klant in de Verenigde Staten. Van de nieuwe CTR – die officieel de naam



1 Het design is van Freeman Thomas, die ook de eerste Audi TT en de New Beetle van Volkswagen tekende. 2 Niets digitaal hier, wel het kenmerkende Ruf-groen in de tellers. 3 De 3,6-liter boxermotor is een eigen Ruf-creatie. 4 De iconische 911-vorm vereist natuurlijk rechtopstaande lichten.



1



2



3

1 Geen 'gewijzigde' Porsche meer, maar een Ruf naar Porsche-recept. 2 Net als vroeger: drie pedalen, en het klassieke rijtje klokken. 3 Alois Ruf: "80 jaar geleden startte mijn vader op deze plek een garagebedrijf. 4 Eén centrale bevestigingsmoer en carbon remmen: alles aan de nieuwe CTR schreeuwt 'racen' uit!

'Anniversary' heeft gekregen – zouden aanvankelijk slechts dertig exemplaren worden gebouwd. Dat aantal was echter zo snel uitverkocht dat Ruf na overleg met de eerste klanten besliste om de productie uit te breiden met twintig stuks, uitsluitend bedoeld voor eigenaars van een oude CTR die in de kou waren blijven staan. "We konden zelf niet geloven hoe snel die eerste voorraad de deur uitvloog. We hoorden van verzamelaars: 'Eindelijk kunnen we een Ruf kopen, hiervoor was dat toch nog te veel een aangepaste Porsche'", legt Alois' zoon Marcel uit.

KLOPPEND HART

Dan werpt Ruf ons de sleutels van het prototype toe, chassis 001. Als je instapt, sluit je de deur van een tijdscapsule. We gaan terug naar de jaren 90: uitsluitend analoge klokken in de vertrouwde set-up. De grote toerenteller in het midden kleurt pas rood bij 8.500 tpm. De lichtgewicht carbon kuipstoelen zijn bekleed met een mix van leer en *seventies*-ruitjesstof. "Deze auto moet het begin zijn van een leerproces voor de eigenaar. Hij blijft toegankelijk, maar je hebt wel een weg af te leggen voor je hem volledig onder de knie hebt", zegt Alois Ruf. Woorden die in mijn hoofd gonzen nadat ik de nieuwe CTR opnieuw op de oprit bij Ruf parkeer. Mijn hart gaat wild tekeer, ik sper mijn ogen open. Wat was dat allemaal ...

Rewind. Met de sleutel links in het slot klinkt een vertrouwde boxerdreun in de oren. Een diepe brom, niet eens overdreven aanwezig. Present, niet storend. Je zit heel recht in de kuipstoel, maar het is simpel om een comfortabele houding te vinden. Natuurlijk vallen er regendruppels, net nu ik aan de beurt ben. Gelukkig doet Ruf juist een test met goed opgesneden Dunlops in plaats van de halve slicks van Michelin die meestal op de CTR worden geleverd. We starten voorzichtig, maar al gauw blijkt dat de Ruf geen *widowmaker* is. Ik krijg de tijd om te wennen aan de CTR en gelukkig zie ik in de verte al wat blauwe lucht door het grijs schemeren. Niet veel later bevinden we ons op droger asfalt en kunnen we eindelijk de echte CTR leren kennen. Als ik het gaspedaal dieper intrap, schiet deze Yellowbird me een andere dimensie binnen. Bij vol gas draait de boostmeter voorbij het maximum. Los het gas om de volgende versnelling in te klikken en je hoort de *waste-gate* sissen. Dit lijkt meer op een Groep

C-prototype dan op een seriewagen. Bovendien heeft de de motor niet veel toeren nodig om zijn turbines rond te zwieren. Ruf geeft aan trekkracht de voorkeur boven maximumvermogen, om de best mogelijke hernemingen mogelijk te maken. Een koppel van 880 Nm voor slechts 1.200 kg is moeilijk met woorden te omschrijven. De acceleratie in elke versnelling is tegelijk verbluffend en komisch. Je krijgt er echt een grijs van op je tronie. We koesteren die.

FINESSE

Zijn acceleratie is al imponerend, maar de Ruf CTR voegt daar nog een component aan toe. Door zijn lage gewicht stuurt hij enorm scherp. En dankzij de lichte neus hopt hij sneller van de ene bocht naar de andere dan een 911. Die finesse vind je ook in de besturing terug. Hoewel je hem steeds in de hand moet houden – losjes met de arm in het portier is er niet bij – komen de meeste commando's uit de vingertoppen. Ultra-precies. "Een Ruf moet aanvoelen als een handschoen." Uit het grote citatenboek van Alois Ruf. Daarvan is niets gelogen. En dan nu het slechte nieuws: zelfs al zouden we er nog één willen, we zijn te laat. Alle 50 nieuwe CTR's zijn de deur uit, à raison van € 800.000 per stuk, exclusief belastingen. "Die 50 auto's produceren we in de loop van de komende drie jaar", klinkt het bij Ruf. Maar laat dit goed nieuws zijn: daarna komt de productie van de SCR op gang. Die krijgt dezelfde carbon monocoque, maar met iets minder vermogen en een lagere prijs ... en een Nederlandse adaptieve demping. "We willen jaarlijks 10 tot 15 auto's bouwen, zolang er vraag is", besluit Alois Ruf. We zullen nog eens terug naar Pfaffenhausen moeten. **AW**



4



MAK Rennen
Ice Black
18" - 21"



HISTORISCHE
GROND

MERCEDES-
BENZ EN DE
GROSSGLOCKNER
RENNEN (1939)

RACE NAAR DE HEMEL

Tachtig jaar geleden triomfeerden Hermann Lang en zijn monsterlijke Mercedes-Benz W 125 Grand Prix-machine tijdens één van de meest vooraanstaande autoraces van die tijd: de Grossglockner Rennen. Met de al even brute AMG GT R Pro herbeleven we die heroïsche rit.

Tekst **Sandor van Es** • Fotografie **Lucas Verbeke**





Bij Ferleiten, waar nu de tolpoort is, was in 1939 de start van de Grossglockner Rennen.

n lange rijen verzamelen auto's, motoren en bussen zich voor het tolstation bij Ferleiten, een piepkleine nederzetting twintig kilometer ten zuiden van Zell am See. Hier, in het smalle dal van de Fuschacher Ache, ligt de noordelijke toegangspoort van de Grossglockner Hochalpenstrasse.

Het belooft één van de laatste mooie dagen van het jaar te worden, dus staan de toeristen al vroeg in de ochtend in de rij voor een rit over één van de meest iconische bergpassen ter wereld. De 48 kilometer lange panoramaroute leidt naar het hart van het nationaal park Hohe Tauern. Onderweg heb je uitzicht over maar liefst dertig 'drieduizenders', met de Grossglockner (3.798 m, het dak van Oostenrijk) als majestueus hoogtepunt. Een droom voor wandelaars en natuurliefhebbers, maar een ware stuurhemel voor de *petrol head*. De weg telt honderden bochten in vele soorten en maten. Geen wonder dat de Zuid-Duitse fabrikanten hier vaak hun prototypen aan de tand voelen.

Ook op 6 augustus 1939 was het bij Ferleiten, 1.134 meter hoog, een enorme drukte. Tien-duizenden toeschouwers kwamen naar de Grossglockner Rennen, na de Oostenrijkse Anschluss bij nazi-Duitsland omgedoopt tot 'Grosser Bergpreis von Deutschland'. Na 1935 en 1938 was het de derde en achteraf laatste editie. Bergraces waren in die jaren enorm populair en maakten in zekere zin deel uit van het Grand Prix-circus. Coureurs als Tazio Nuvolari, Bernd Rosemeyer en Rudolf Caracciola bestormden regelmatig de bergen met hun imposante GP-machines. Stel je eens voor dat Lewis Hamilton, Max Verstappen en Sebastian Vettel dat vandaag de dag zouden doen met hun Formule 1-bolides ... Andere tijden, zullen we maar zeggen.

Nadat Hans Stuck zijn Auto Union Typ C, voorzien van een 6.0-V16, een jaar eerder als snelste naar de top had gestuurd, zinde grote rivaal Mercedes-Benz in 1939 op revanche. Het had naast de actuele drieler W 154-Grand Prix-machines twee W 125's meegenomen. Met zijn mechanisch geblazen 5,7-liter acht-in-lijn voldeed die W 125 niet meer aan de 3,0-literformule die sinds 1938 op de circuits van kracht was, maar hij werd bij dit soort wedstrijden nog toegelaten. Na de eerste verkenningen viel de keuze al snel op de veel krachtiger 'oude' auto, die met een herziene koeling plus ademhaling en kortere overbrengingen speciaal was aangepast voor 'de berg'. Mercedes-coureurs Hermann Lang en Manfred von Brauchitsch hadden tijdens de trainingen ook geëxperimenteerd met dubbele achterwielen, die voor extra tractie moesten zorgen. Vooral in de hairpins bleek de auto er echter moeilijker mee te besturen, dus werden ze er voor de race weer afgehaald.

600 PAARDEN

Tachtig jaar later staan we op exact dezelfde plek als waar de helden van weleer van start gingen. In zekere zin is onze Mercedes-AMG GT R Pro een geestelijke reïncarnatie van de W 125 in bergtrim: een beresterke, hardcore straatracer. De Pro is de agressievere, van racetechnologie voorziene variant van de al bepaald niet misselijke 'gewone' GT R, zoals de GT3 RS dat is van de Porsche 911. Het uitgebreidere spoilerpakket en het raceonderstel zorgen voor extra grip en scherpte, overvloedig gebruik van koolstofvezel houdt het gewicht binnen de perken. Alleen de aandrijflijn is ongemoeid gelaten, maar met 585 pk en 700 Nm is dat allerm minst behelpen.

Het imposante vermogen is de enige feitelijke overeenkomst met de levensgevaarlijke

sigaren van weleer. Ook de achterwielen van de W 125 moesten rond de 600 paarden bedwingen, een voor die tijd astronomisch aantal, helemaal gezien de smalle bandjes, de gebrekkige trommelremmen en het ontbreken van enige vorm van elektronica of andere veiligheidsvoorzieningen. En dat op wegen die vooral uit gravel en kinderkopjes bestonden. Alleen al bij de gedachte krijgen we kippenvel.

92 BOCHTEN

Oorspronkelijk zou de Grossglockner Rennen finishen op de Kaiser-Franz-Josefs-Höhe (zie kader), dik 33 kilometer vanaf de start. Omdat de middensectie van de Alpenstraat diverse stukken bergaf kent en de weg daar op veel plekken in slechte conditie was, werd in 1938 bedacht om dit deel te neutraliseren. Vanwege het barre weer kon dat plan eveneens de



Het affiche uit 1939, waarin het evenement was omgedoopt in 'Grosser Bergpreis von Deutschland'.

JE WORDT GETRAKTEERD OP
STEEDS SPECTACULAIRDERE
UITZICHTEN OP HET
HOOGGEBERGTE



MET DE TC OP 7 KUN JE MET
EEN KLEIN BEETJE SLIPHOEK
VOL GAS DE BOCHT UIT

MERCEDES-AMG GT R PRO

MOTOR	V8, twinturbo
CILINDERINHOUD	3.982 cc
MAX. VERMOGEN	585 pk/430 kW bij 6.250 tpm
MAX. KOPPEL	700 Nm bij 2.100-5.500 tpm
AFMETINGEN (L/B/H)	4,55/2,01/1,28 m
GEWICHT	1.575 kg
VERSNELLINGEN	7, automaat met dubbele koppeling
AANDRIJVING	achterwielen
BANDEN V/A	275/35 R19 / 325/30 R20
TOPSNELHEID	318 km/h
0-100 KM/H	3,6 s
PRIJS	€ 288.112 (750 exemplaren, uitverkocht)

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



Zielsverwanten: de W 125 en de GT R Pro hebben beide tegen de 600 pk.

prullenbak in. De eindstreep werd verlegd naar de dichterbij gelegen Fuscher Törl (2.428 m), de eerste van de twee toppassages van de Hochalpenstrasse. Een traject van 15 kilometer lang met 92 bochten, 14 hairpins en 1.294 meter hoogteverschil, waarop twee keer tegen de klok werd gereden. De opgetelde tijd bepaalde de einduitslag.

In 1939 werd voor dezelfde opzet gekozen. Theoretisch zouden we het parcours in het Track Pace-menu van onze AMG kunnen programmeren, om vervolgens na een eerste klim de telemetriedata te bestuderen en te proberen om de gereden tijd in een volgende run te verbeteren. Dat soort hulpmiddelen hadden ze in de jaren 30 echter ook niet, dus vertrouwen we ouderwets op onze ogen, handen en voeten, net zoals Hermann Lang destijds deed. “Alleen coureur zijn was niet

genoeg, het was echt een vak apart”, vertelt hij in zijn memoires. “Ik was al vele dagen voor de race aanwezig en reed met mijn personenauto van ’s ochtends vroeg tot ’s avonds laat de berg op en af, om zo elke bocht en elke oneffenheid in mijn geheugen te griffen.”

BRULLEN

We zetten de lichtgewicht racekuip – alleen in lengte verstelbaar – nog wat dichterbij het stuur. Een blik op het fraaie, met alcantara en leer afgewerkte dashboard leert dat de tijd dat derivaten als de Pro zonder airco en audio werden geleverd, achter ons ligt. Ondanks de circuitgenen is er aan luxe en voorzieningen geen gebrek. De (instel)mogelijkheden van het digitale instrumentarium en het infotainmentsysteem zijn schijnbaar eindeloos, net als de manier waarop je alle wagendynamische systemen naar smaak kunt afstellen. We draaien de *performance*-draaiknop op het stuur naar rechts en selecteren standje Race: maximale respons van bak en motor, minimale ingrepen van de hulpsystemen. In tegenstelling tot andere AMG GT's wordt de damping níét beïnvloed; die is simpelweg altijd hard. De wielophanging is rechtstreeks afgeleid van de GT3- en GT4-raceversies, met volledig in *uniballs* opgehangen dubbele *wishbones*, verstelbare stabilisatorstangen en manueel, viervoudig instelbare schokdempers. Werden we op de snelweg richting Salzburg het zenuwachtige gestuiter aardig beu, hier is de Pro direct in zijn element. De aanloop van de pas stijgt geleidelijk langs de flanken van de Edelweiss-Spitze. Een beetje gas is al voldoende om te worden afgeschoten. Voor een turbomotor is de respons fenomenaal en de acceleratie uiterst lineair – alleen Ferrari doet dit beter. Vanaf zo'n 2.000 toeren begint de machtige achtcilinder eraan te sleuren

Uit rots gehouwen palen moeten je hier en daar behoeden voor de afgrond ...



De wagendynamische elektronica is vergaand te personaliseren, zoals de negenvoudig instelbare traction control.



Hermann Lang met zijn Mercedes met startnummer 128 op het glibberige gravel. Vandaag de dag is de Hochalpenstrasse strak geasfalteerd.





Driftend de bocht uit, zoals hier Hans Stuck in zijn Auto Union, was in de jaren 30 de standaard rijstijl.

en dat houdt nauwelijks op tot bij 7.000 tpm de begrenzer ingrijpt. Trap je het gaspedaal in, dan gaat dat gepaard met een brul die het midden houdt tussen het geluid van een Messerschmidt en dat van een Nascar-bolide. Gas los laten en terugschakelen zijn zo mogelijk nog opwindender. Dan rochelen en knallen de uitlaten alsof er een mitrailleur wordt afgeschoten.

NOODLOT ALTIJD DICHTBIJ

Tussen de relatief langgerekte derde- en vierdeversnellingsbochten in accelereren we met gemak richting de 140 km/h, een kwestie van enkele tellen. Het onderstel, de fantastische keramische remmen en de *downforce* geven het vertrouwen om dit te doen, ondanks de onverbiddelijke rotswand links en de steile afgrond rechts. De verzwaarde besturing is superdirect en transparant. Zelfs richting grens reageert de neus gretig op elke millimeter meer of minder input. Alsof je in een computerspel zit, zo trefzeker is de AMG van de ene naar de andere bocht te mikken. En de snelheid waarmee je, mede dankzij de kamerbrede Michelins Cup Sport 2 (275 voor, 325 achter) de hoek in kunt, is duizelingwekkend. Hoe dat in 1939 moet zijn geweest, daar kunnen we ons nauwelijks een voorstelling van maken. Levensgevaarlijk, zo veel is zeker. “De dood ligt bij elke wedstrijd op de loer”,



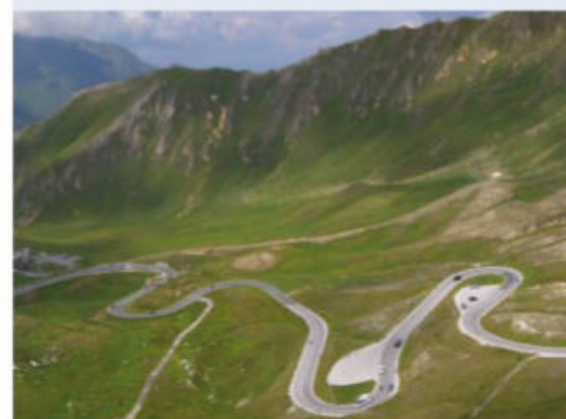
somberde Hans Stuck ooit. “Auto’s vliegen makkelijk uit de bocht, gaan over de kop, vliegen in brand. Banden gaan lek, andere dingen stuk. Het noodlot is altijd dichtbij.” Bij bergraces was het gevaar extra groot. “Je wilt eigenlijk niet denken aan de diepte vlak langs de kant van de weg. Elke stuurfout kan fataal zijn.” Veel coureurs durfden het risico niet aan, zoals de Britse Mercedes-rijder Richard Seaman, die zich na de verkenning van 1938 terugtrok voor de race. Allerminst een garantie voor beroepsveiligheid: een jaar later kwam hij om in de Grand Prix van Spa ... Terug naar het nu. Na een kilometer of vijf volgt de eerste steilere ‘trap’ bergop, een serie hairpins die je tot net boven de boomgrens voeren. Hierna gaat het weer enkele kilometers heel geleidelijk omhoog, tot het bij Hochmais (1.850 m) écht menens wordt. Vanaf hier nemen de hoogtemeters in snel tempo toe. Rijdend langs imposante rotsformaties word je getraakteerd op steeds spectaculairdere uitzichten op het hooggebergte. Voor zover de Mercedes-AMG GT R Pro je nog geen kippenvel bezorgt, krijg je het hier wel van.

DWARS IS DE STANDAARD

Met nog een derde van het parcours te gaan, worden de bochten korter en volgen ze elkaar steeds sneller op. De lucht is strakblauw en het asfalt kurkdroog, dus kan het gaspedaal omlaag. In de krappe hairpins drukt het gewicht in de neus soms een héél klein beetje door. Wat dat betreft is de Pro een fractie minder lichtvoetig dan een GT3 RS. Even corrigeren en hij zit meteen weer in het juiste spoor. Gaaf is hoe je met het ESP uit, met de negenvoudig (!) instelbare traction control kunt experimenteren. We komen uit op stand 7, waarin je met een klein beetje sliphoek vol gas de bocht uit kunt zonder voelbaar te worden afgeremd. Dat het systeem op de achtergrond nog wel degelijk aan het doseren is, blijkt als

DE ROEP VAN DE BERG

Hoewel de Kelten en Romeinen de route langs de Grossglockner lang geleden al te voet bedwongen, waren de Alpen tot een eeuw geleden een onbedwingbare horde voor de automobilist. Na de Eerste Wereldoorlog besloot de Oostenrijkse regering om de voormalige handelsroute om te bouwen tot een voor auto's toegankelijke weg. Dat leverde 4.000 banen op, maar moest vooral het toerisme in de regio stimuleren. Een later politiek voordeel was de fysieke verbinding tussen nazi-Duitsland en het Italië van Mussolini. In de zomer van 1930 werd begonnen aan de aanleg van de weg, op 3 augustus 1935 werd de Grossglockner Hochalpenstrasse geopend. Al een dag later werden de allereerste Bergrennen georganiseerd. Vanaf Ferleiten kun je vlak voor de Fuscher Törl linksaf naar de Edelweiss-Spitze, met 2.571 meter het hoogst bereikbare punt per auto. En bij Schöneck, bijna aan het eind, kun je rechtsaf naar de Kaiser-Franz-Josefs-Höhe rijden, het uitkijkpunt aan de voet van de gletsjer van de Grossglockner. Althans, wat daarvan nog over is: de uitgeslepen sporen in de rotsige ondergrond maken pijnlijk duidelijk dat meer dan de helft ervan inmiddels is gesmolten. Toch is het nog steeds de grootste gletsjer van Oostenrijk.





Veel publieke belangstelling bij de laatste hairpin voor de top.

we het volledig uitzetten, dan kan de achterkant ineens behoorlijk gemeen worden.

TWINTIG METER ZICHT

Ach, in 1939 was dwars de hoek uit standaard. Hier op het bovenste deel van de bergpas werden de verschillen gemaakt. Nadat in de eerste manche Hermann-Paul Müller zijn Auto Union één seconde eerder dan Hermann Lang over de lijn had gestuurd, verslechterden de omstandigheden. Mist en laaghangende regenwolken maakten van de tweede run een race naar de hel in plaats van naar de hemel. Müller had na een meervoudige spin alle geluk dat hij niet in het ravijn eindigde, maar was met een verlies van 23 seconden meteen kansloos. De strijd om de zege spitste zich toe op Stuck en Lang. “Het was mijn angstaanjagendste rit ooit”, herinnert de laatste zich. “De regen spatte recht in mijn gezicht en met

amper twintig meter zicht had ik vrijwel niets meer aan mijn parcourskennis. Op veel momenten had ik geen idee waar ik me bevond. Eenmaal aan de finish kwam Stuck op me af en feliciteerde me. Ik dacht dat hij een grap maakte, maar toen ook anderen me de hand schudden, geloofde ik het pas: ik had met drie seconden verschil gewonnen!” Het zou het laatste titanenduel tussen de twee Duitse merken zijn. Een maand later vielen Hitlers troepen Polen binnen. Als we op de parkeerplaats van Fuscher Törl uitstappen en naar de spaghettisliert in de diepte staren, beseffen we nóg meer wat voor helden die coureurs destijds waren. Hermann Lang en zijn collega's haalden in de eerste heat een onvoorstelbaar gemiddelde van bijna 85 km/h. We hebben onze eigen rit niet geklokt, maar daar zou zelfs de machtige, vlijmscherpe AMG GT R Pro een hele kluit aan hebben. **AW**

FIJNE UITVALSBASIS

Familiehotel Sonneck in Saalbach is de perfecte uitvalsbasis voor een paar dagen Grossglockner. Het is gelegen in het rustige Glemmtal, weg van de drukte van Zell am See en Kaprun. In de spa van het viersterrenverblijf is het heerlijk ontspannen na een dag intensief sturen. Dat zonder je zorgen te maken over je auto; er is een uitgebreide privéparkeergelegenheid, ook overdekt. De eigenaar is een motor- en autoliefhebber in hart en nieren en vertelt je graag waar je tal van andere mooie wegen vindt. Zelf pakt hij graag in alle vroegte de motor om nog vóór openingstijd de Grossglockner op te rijden en daar naar de zonsopgang te kijken. Zijn hotelgasten zijn daarbij van harte welkom. Er zijn diverse ‘rijders’-arrangementen te boeken, inclusief tolpassen en voorgeprogrammeerde routes. Ook een motor huren is mogelijk: als partner van de BMW Testride Centers heeft het hotel altijd het nieuwste materiaal voor je klaar. Hotel Sonneck maakt deel uit van motorrad-hotel.com, een alliantie van negen gelijkgestemde onderkomens in de Oostenrijkse en Italiaanse Alpen. Voor meer informatie: www.sonnegg.at.



De Fuscher Törl is in 1939 gehuld in mist en regen. “Het was mijn meest angstaanjagende rit ooit”, aldus Hermann Lang, die hier winnend over de meet gaat.





FLYING SPUR W12

MOTOR	W12, 2 turbo's
CILINDERINHOUD	5.950 cc
BORING X SLAG	84,0 x 89,5 mm
COMPRESSIEVERHOUDING	10,5:1
MAX. VERMOGEN	467 kW/635 pk bij 6.000 tpm
SPECIFIEK VERMOGEN	107 pk per liter
MAX. KOPPEL	900 Nm van 1.350 tot 4.500 tpm
TRANSMISSIE	achttraps DCT
AANDRIJVING	voor- en achterwielen
BANDEN	Pirelli P Zero
BANDENMAAT VOOR	265/40R21 (105V)
BANDENMAAT ACHTER	305/35R21 (109V)
AFMETINGEN (L/B/H)	5,32/1,98/1,48 m
WIELBASIS	3,19 m
TANKINHOUD/BAGAGERUIMTE	90/420 l
LEEGGEWICHT	2.437 kg
TOPSNELHEID	333 km/h
0-100 KM/H	3,8 s

alle gegevens volgens fabrieksopgave

Test Bentley Flying Spur

Bentley claimt met de nieuwe Flying Spur prestatiegerichte lichtvoetigheid samen te brengen met ultiem comfort. Dat klinkt als een fusie tussen twee welhaast onverenigbare uitersten. Zijn ze in Crewe aan het doorslaan?

Tekst **Cornelis Kit** • Fotografie **Bentley**



Door de Princess Grace Suite klinkt bij de presentatie van de nieuwe Bentley Flying Spur een zin die ik even op me in moet laten werken: *“Stretching the axis between performance and luxury.”* Het is een mooie nazomeravond, we zitten op de zevende etage van het aan het Place du Casino gelegen Hôtel de Paris Monte-Carlo (waar anders?) en aan het woord is Peter Guest, als product line director bij Bentley verantwoordelijk voor de nieuwe Flying Spur. Die nieuwe auto moet volgens Guest de perfecte mix zijn van prestatiegerichte lichtvoetigheid aan de ene kant én het ultieme comfort dat een limousine maar kan bieden anderzijds. Het klinkt als de inmiddels holle frase die we steeds vaker horen bij presentaties van auto's aan de betere kant van het automobiele spectrum. Marketingpraat, want om het bij een bijna 2,5 ton wegend slagschip van 5,3 meter lang nu over dynamiek te hebben ... Als de specialisten uit Crewe het zeggen, ben ik echter geneigd ze het voordeel van de twijfel te geven; over luxe hoeft je ze daar namelijk niets te vertellen en de nauwe band met Porsche brengt *state of the art*-ondersteltechniek met zich mee.

DRIEDIMENSIONAAL LEER

Eerder op de dag ben ik in de nieuwe Spur van het vliegveld in Nice naar het hotel gechauffeerd, in de veertienvoudig verstelbare en van vijf massageprogramma's voorziene fauteuil rechts achterin. Afgesloten van de buitenwereld, teruggetrokken in een van alle gemakken voorziene comfortbubbel. Aan alle kanten ruimte te over, tegen de hoofdsteunen van de voorstoelen zitten grote tablets, achter de middenarmsteun de koelkast en uiteraard stel je de sfeerverlichting in op je gemoedstoestand, net als de airco. O, en niet te vergeten: net boven de ventilatieopeningen midscheeps zit een uitneembare afstandsbediening in de vorm van een 5-inch touchscreen waarmee je echt alles aan boord naar je hand kunt zetten. Natuurlijk, BMW kan het ook leveren achterin de 7-serie, net als Mercedes het kan in de S-klasse, en dan zit het serieus goed in elkaar. Je hoeft je in die auto's met hun Executive Lounge of First Class-compartiment geenszins ongelukkig te voelen; reden tot klagen is er niet. Als het om afwerking en materiaalkeuze gaat, is het topniveau, alleen gaat het in de Flying Spur nog net even verder. Het oog voor detail is hier nog net even scherper. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de ragfijne stiksels of het driedimensionaal vormgegeven leer met een motief als van geslepen kristal, dat overigens op meer plaatsen (tot aan de koplampen toe) in de auto terugkomt. Met de meest gerieflijke rijmodus ingeschakeld trekt buiten het decor van de Côte d'Azur voorbij. Binnen raak ik het tijdsbesef kwijt. Dit is reizen zoals het bedoeld is. Als Peter Guest het 's avonds over het ultieme comfort heeft dat een limousine kan bieden, begrijp ik hem helemaal.

FAMILIE UIT STUTTGART

Net als bij de nieuwe Continental GT is ook het onderstel van de nieuwe Flying Spur niet langer gebaseerd op dat van de Audi A8, maar is het een resultaat van een innige samenwerking met Porsche, dat het platform gebruikt voor de Panamera. Oneerbiedig gezegd is de Flying Spur

de vierdeurs-afgeleide van de Conti (of de limousine-variant van de Porsche, zo je wilt). Een schande is dat geenszins. Bij de Continental GT hebben de Britten laten zien wat de reserves zijn van het platform en dat schept verwachtingen, zeker in de wetenschap dat ze nu weer een stap verder zijn gegaan. Waar ze het bij Bentley voor de Continental GT met zijn kortere wielbasis niet nodig vinden, heeft de lange Flying Spur namelijk wél de achterwielbesturing die we ook kennen van de Porsche.

MINDER IS MEER

Maandagochtend. Een livreier van het tegenover het casino gelegen hotel houdt de deur open. Langs de rand van het trottoir staat de nieuwe Bentley Flying Spur te wachten, ditmaal met een uitnodigend geopend linker voorportier. Het kost geen enkele moeite om de ideale zitpositie te vinden achter het voor zo'n grote auto toch opmerkelijk compacte stuurwiel. Het dashboard kennen we uit de Continental GT. Dat betekent uiteraard dat ook hier het multimediascherm kan worden weggedraaid voor drie analoge meters of voor een gelakt houten paneel dat strak aansluit op de rest van het dashboard. Het digitale instrumentarium projecteert twee klassieke meters, helemaal in lijn met de tradities waar het merk voor staat, al kennen we wel voorbeelden waar de projectie nog net iets scherper is. Het enige verschil met de cockpit van de Continental GT is een andere indeling van de middenconsole, direct gevolg van een iets lagere middentunnel. Naar een navigatiesysteem met *augmented reality* of rijbaanassistenten om de eerste stappen richting autonoom rijden te zetten – tegenwoordig gewoon verkrijgbaar op een compacte middenklasser – zul je bij de Flying Spur tevergeefs zoeken. De filosofie bij Bentley is dat luxe juist simpele bediening is in plaats van een fancy knoppenbrij. "Minder is meer. We bouwen auto's, geen *handheld devices*." Alles wat je ziet of aanraakt, lijkt het resultaat van jarenlang vakmanschap. De startknop is het hart van de grote ronde rijmodusselectieschakelaar die met zijn kristalachtige profiel zo bij Swarovski vandaan lijkt te komen. Een druk op die knop laat alleen de meters op het digitale instrumentarium uitslaan; de 6,0-liter W12 hoor ik niet of nauwelijks, laat staan dat er enige trilling of vibratie doorkomt. De automaat in D en daar gaat hij, de dagelijkse werkelijkheid in.

GRAND TOURER SEDAN

Alsof iedereen tegelijkertijd op het idee is gekomen om naar de lokale boulanger te gaan voor een zak croissants; tussen de groene perkjes door, met af en toe een doorkijkje op de haven, wurmt het verkeer zich door de bochtige straten van het prinsdom. Hoewel het de nodige oplettendheid vraagt om de grote wielen niet langs de hoge stoeprand te schaven of het aluminium plaatwerk met zijn strakke vouwen over de volle lengte van de auto ongewenst te vervormen, laat de auto zich mede dankzij zijn sturende achterkant en uiterst soepele aandrijflijn toch vrij makkelijk door de Monegaskische ochtendspits loodsen. Op naar de Franse buitenwegen, de Route Napoléon in het bijzonder. Bij Bentley bestempelen ze de Flying Spur als een Grand Tourer sedan

(de nog grotere Mulsanne is pas een limousine) en dat schept verwachtingen. De Comfort-modus laat ik dan ook al snel voor wat die is, want dat levert in dit geval alleen maar een zwevende maag op. De uitdagend krullende Route vraagt om de Sport-stand. De Bentley geeft geen krimp. De elektronica zorgt dat de aandrijflijn constant precies dat doet wat ervan wordt verwacht. En dat is een prestatie op zich. De W12 beschikt namelijk over twee separate motormanagementsystemen, alsof er twee zescilinders worden aangestuurd. Die werken dan ook nog eens naadloos samen met de immer alerte computer van de achttraps DCT. Trekkracht is er altijd in overvloed. Van 1.350 tot 4.500 toeren per minuut is er maar liefst 900 Nm beschikbaar. Dit neigt naar EV-gedrag, vuurwerk in een beschaafde verpakking. In rechte lijn kan de kolossale Brit zich prima meten met auto's voorzien van een M- of AMG-label. Een diepe bas producerend laat de majestueuze machine zich de sporen geven. Vliegende sporen, bocht na bocht.

Overigens verbloemt de auto niet dat er de nodige kilo's de hoek om moeten, maar die kilo's zitten nu wel op de goede plek. De vorige editie had de motor nog vóór de vooras hangen, maar dat is nu verleden tijd. De vooras is 13 centimeter naar voren geplaatst en de motor zit wat meer naar achteren. Het maakt dat de auto heerlijk stabiel en uiterst voorspelbaar over het asfalt gaat, niet in de laatste plaats ook dankzij de actieve stabilisatoren en de driekamerluchtvering waarmee ook de Panamera tegen overhellen wordt behoed. Om nog eens extra te benadrukken dat de auto is opgezet met rijplezier als uitgangspunt is de verdeling van de aandrijfkrachten niet langer voorwielgeoriënteerd (60:40, een Audi-erfenis), maar ligt de nadruk op achterwielaandrijving. Onder normale omstandigheden gaat er maximaal 480 Nm naar voren en in de sportmodus is dat nog maar 250 Nm. De rest is voor de achterkant. Op de Route Napoléon snap ik in één keer het kleine stuurwiel. "*Stretching the axis between performance and luxury*", het kan! **AW**

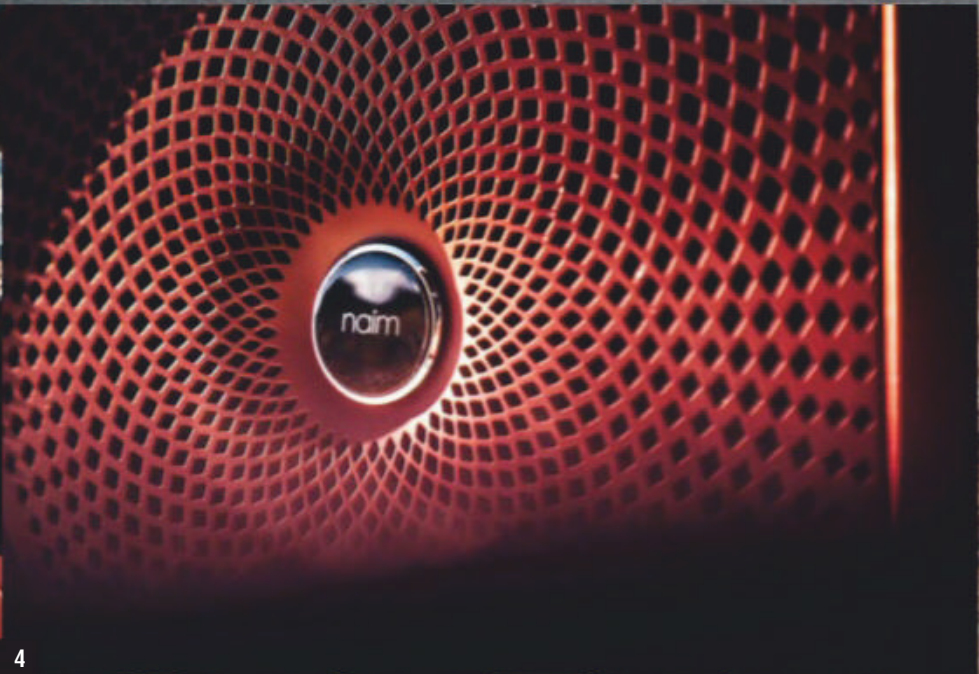
BINNEN RAAK
IK HET TIJDSBESEF
KWIJT. DIT IS REIZEN
ZOALS HET
BEDOELD IS



1 Met de touchscreen-afstandbediening kun je vanuit je fauteuil achterin zelfs de vliegende B in de motorkap laten zakken. 2 Het roterende paneel in het dashboard is op het ene moment een navigatiescherm, dan weer bestaat het uit drie ronde meters en als je het beu bent wordt het gewoon een strak gelakt paneel. 3 Afgesloten van de buitenwereld, teruggetrokken in je van alle gemakken voorziene comfortbubbel. 4 Wanneer zestien Bang & Olufsen-speakers (1.500 W) niet genoeg zijn, kun je gaan voor 2.200 watt uit negentien speakers van Naim. 5 Het leer is voorzien een driedimensionaal patroon dat doet denken aan geslepen kristal en daarmee keurig aansluit op een hele reeks andere details. 6 Dankzij de 6,0-liter W12 kan de Flying Spur zich prima meten met auto's voorzien van een M- of AMG-label.



1 2



3 4
5 6



REPORTAGE

TE GAST
BIJ
HONDA
RACING F1

Tekst **Rob van Ginneken**
Fotografie **Honda, Red Bull**

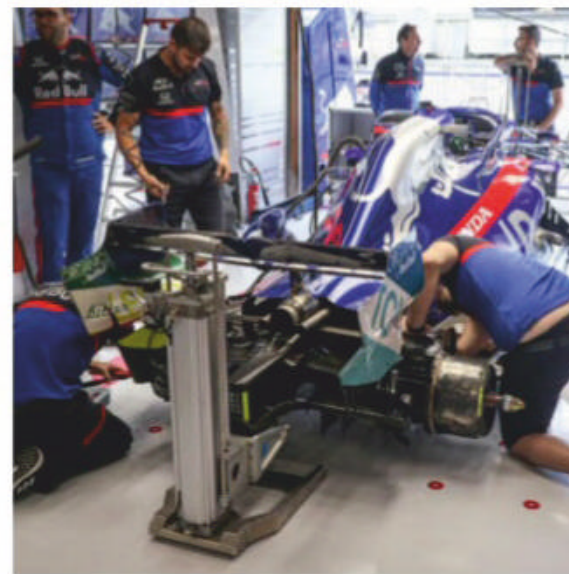
Of we een paar dagen bij Honda willen meelopen voor een *deep dive* bij de Formule 1-crew? Graag! Op zich al geweldig, maar gaandeweg de expeditie in Spa-Francorchamps wordt het verhaal steeds mooier.

Interviews met de topmannen achter de RA619H-racemotor, een bezoek aan de pitboxen en als uitsmijter ook gesprekken met Max Verstappen en Daniil Kvyat. Een verslag.

DE R&D- AFDELING VAN DE FORMULE 1







J e vraagt om een interview met Honda's technische Formule 1-man Toyoharu Tanabe, dan krijg je eerst 'nee' en vervolgens worden het er zozegd twee. Of eigenlijk zelfs vier. Een handvol Europese media krijgt namelijk de kans om in de aanloop naar de Grand Prix van België een duik te nemen in alles wat met Honda Racing F1 heeft te maken. Inclusief interviews met Tanabe en directeur Masashi Yamamoto, maar ook met Max Verstappen. 'The Hybrid-event' heeft Honda het gedoopt. De Europese organisatie benadrukt tijdens een workshop in het Honda-crewhome namelijk dat de CR-V Hybrid – door de oogharen gezien – dezelfde genen heeft als de RB15 waarin Max over de circuits scheurt. Zijn verbrandingsmotor wekt elektrische energie op, die onder de meeste omstandigheden wordt gebruikt voor de elektrische aandrijving. Met enige fantasie heeft het iets weg van de MGU-H en MGU-K in de racewagen. Oké ... met veel fantasie dan ... Voor we dat alles mogen meemaken, moet via de autosportbond FIA trouwens een enorme papierenwinkel worden doorgeploegd, want in rennerskwartier en perskamer komen

is één, maar de pitgarages en de pitstraat zijn twee en drie. Ter zake. Het eerste dat donderdag voor de race bij binnenkomst in het 'rennerskwartier' opvalt, zijn de megalomaan grote *hospitality units*. Daarbij blijkt het ogenschijnlijk enorme drie verdiepingen hoge Red Bull-gebouw slechts de 'kleine' unit voor de MotoGP. Het was namelijk niet mogelijk om het serieus grote exemplaar voor de Formule 1 tijdig af te breken, op vijftien trucks te laden en op donderdagochtend weer op Monza startklaar te hebben. "Het opbouwen kost twee dagen, maar het konvooi moet ook nog naar Italië rijden", weet Tom Tremayne. Hij begeleidt Honda publicitair bij auto- en MotoGP-races. Welkom in de wondere wereld van de Formule 1. Het tweede dat opvalt zijn de 'roedels' fotografen en camera-mensen die zich richting die gebouwen bewegen, met ergens ertussenin kennelijk een vermaarde coureur die ook net aankomt. De mannen laten het in dit mediafestijn opvallend gelaten over zich heen komen. Zelfs Pierre Gasly, die in het zomerreces werd teruggezet van Red Bull naar Toro Rosso en bij zijn eerste optreden daarna zodanig wordt belaagd dat we hem in de *scrum* niet eens meer kunnen zien.

'DE VOORUITGANG ZAT OM TE BEGINNEN IN DE HONDA-MOTOR. WE HEBBEN DIT JAAR EEN BOEL KLEINE STAPJES GEZET DIE SAMEN GOED WERKEN'



MAX

Max Verstappen is scherp. Ook buiten de baan. Het duurt geen twintig seconden of hij – naast me aan tafel in een Red Bull-interviewruimte – wijst lachend op mijn blocnote. “Verkeerde merk.” Inderdaad van de 508-persconferentie, toevallig in zijn woonplaats Monte Carlo. Tijdens de persconferentie later reageert hij ook vlijmscherp op een vraag van een collega ‘of het wel goed voor je carrière is om rijder naast hem te zijn’. Zijn nieuwe teamgenoot Alexander Albon zit nota bene naast hem in de perszaal. Hij reageert zichtbaar geërgerd: “Daar ga ik niet op antwoorden. Wat moet ik daarop zeggen? Dat vraag je toch niet?” Terug naar ons eigen gesprek. Hoeveel merk je bij snelheden tot ver boven 300 kilometer per uur van het enorme leger Nederlanders op de tribunes? Vooral op Spa-Francorchamps

en volgend jaar dus ook op Zandvoort? Glimlachend: “Die zijn echt niet te missen met hun oranje kleding hoor. Hier bij Eau Rouge en langs het Kemmel rechte stuk wordt alles oranje. Tot de rook aan toe. Dat motiveert. Mooi om te zien dat zó veel fans de moeite nemen om hier en ook naar andere circuits mee te reizen.” Hoe liggen de titelkansen? “Dit jaar zie ik wel een paar kansen, maar laat ik zeggen dat het volgend jaar denk ik drukker wordt. De vooruitgang zat om te beginnen in de Honda-motor. We hebben dit jaar een boel kleine stapjes vooruitgezet die samen goed werken, terwijl de andere teams even niet zo veel vooruitgingen. Tegelijkertijd zijn er verbeteringen aan de racewagen zelf. In Oostenrijk brachten nieuwe vleugels veel winst en zo zijn er nog een paar geweest. Kleinere stapjes.”



R&D MET HONDA-JETMOTOREN



In gesprek met technisch topman Toyoharu Tanabe van Honda Racing F1 wordt duidelijk dat Honda 'enkele honderden' mensen op de klus heeft gezet. Op de circuits alleen zijn er al enkele tientallen operationele technici. Volgens een van de raceteams zouden het er zelfs tachtig zijn, voor de telematica en de motor zelf. Dat verklaart meteen waarom Honda een eigen crew hospitality-unit heeft, inclusief een Japanse keuken. En geen verkeerde, kunnen we melden ...

Dit jaar is een reeks van verbeteringen aan de RA491H-krachtbron doorgevoerd. Waar komt die drive letterlijk en figuurlijk vandaan? Wat waren de verbeterpunten?

"We hadden voorheen te veel betrouwbaarheidsproblemen, die de teams strafplekken op de startopstelling kostten. Dat had dus prioriteit. Daarom richtten we ons eerst op de betrouwbaarheid van de systemen rondom de verbrandingsmotor. De energierecuperatie en de elektrische aandrijving van de turbo en de racewagen. Dan heb je het over de MGU-H en MGU-K, maar ook de turbo. We leren voortdurend bij, want je bedenkt elke maand wel wat nieuws. Het is een enorm karwei om dat werkelijkheid te maken. In de HRD-fabriek in Sakura en Honda R&D in Milton Keynes wordt letterlijk permanent gewerkt. Op dit moment is er een ontwikkelingsprogramma tot ver in 2020. In Engeland specialiseren ze zich trouwens op de hoogvoltagesystemen en de control units."

EXTREEM HOGE TEMPERATUREN EN TOERENTALLEN

Opmerkelijk genoeg zegt Tanabe vooral profijt te hebben gehad van een R&D-samenwerking met de Honda-jetmotoren afdeling. Honda bouwt ook extreem snelle tweemotorige straalvliegtuigen, namelijk. "Ook zij hebben te maken met extreem hoge toerentallen en -temperaturen. Speciale materialen en geavanceerde gas-stromingstechnologie in de turbines. Samen met onze turbopartner IHI konden we de efficiëntie en betrouwbaarheid van de MGU-H daarmee flink verbeteren."

Inmiddels is Honda al aan een 'spec 4' motor toe, valt daar wat over te vertellen?

Tanabe: "We ontwikkelen voortdurend door. Vanaf de Belgische GP gaat het vooral om de verbrandingsmotor zelf, die steeds meer power levert. We ontwikkelen met brandstofleverancier Exxon ook een nieuwe brandstof om nóg een stap te zetten. De reglementaire speelruimte is klein, maar je moet wel. Wij worden beter, maar de concurrentie heeft nog een voorsprong. Het is een voortdurend proces, waarbij de motoren na elke race voor onderhoud teruggaan naar Sakura of een van de dichterbij gelegen testfaciliteiten in Milton Keynes of Italië."

Hoe was het om in Oostenrijk op de hoogste tree van het podium te staan? Veel emotie – dat was duidelijk – rond de eerste overwinning van een Honda Formule 1-motor sinds 2006?

"Heel speciaal. Vergeet onze filosofie niet: als je

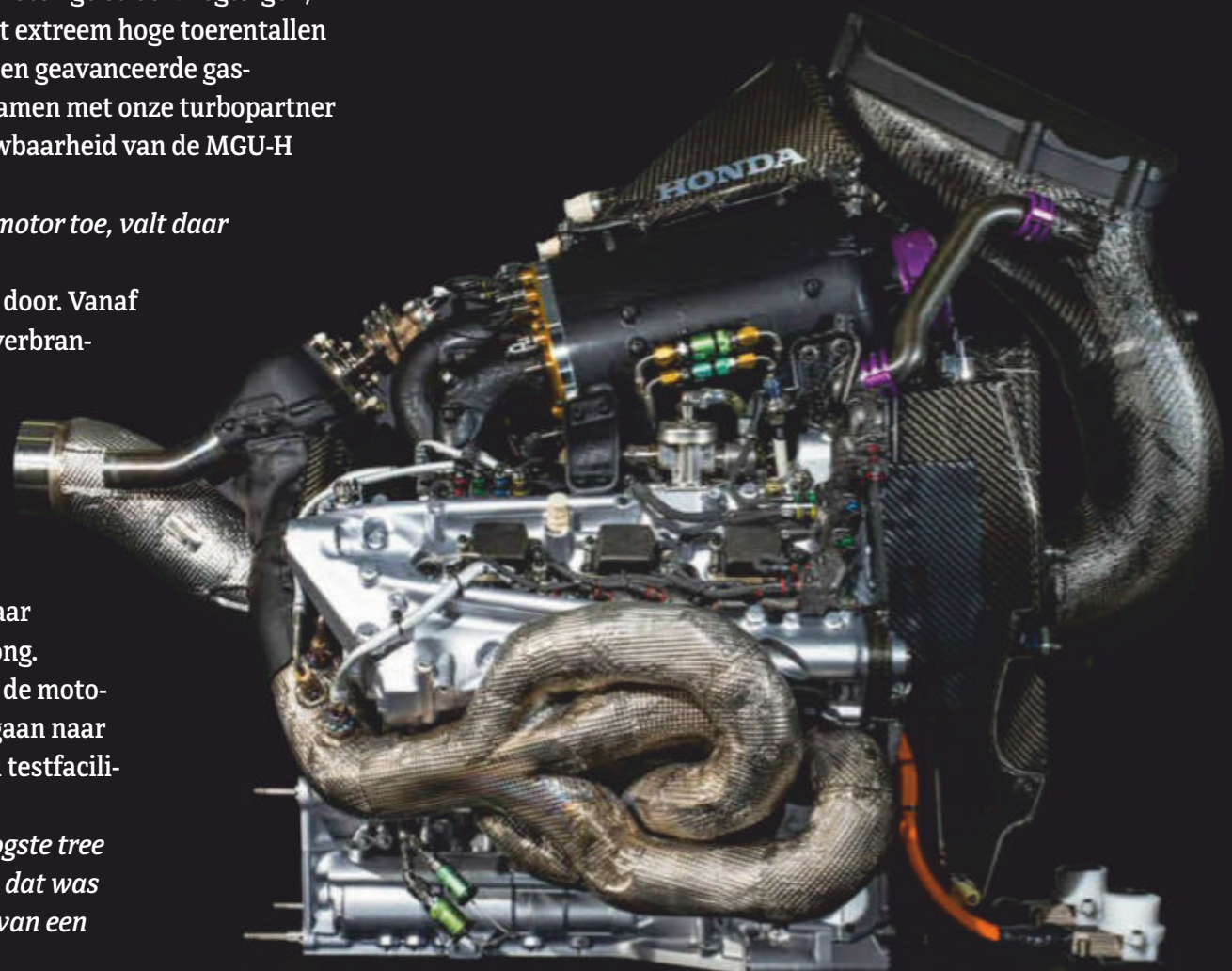
racet moet je winnen! Het was voor mij een complete verrassing dat ik naar boven moest en niemand had me verder iets verteld! Ook niet hoe ik er moest komen. Ik kwam nog maar net op tijd."

Waarom investeert Honda zoveel in de Formule 1?

Masashi Yamamoto, algemeen F1-directeur van Honda, licht de missie van het Japanse merk toe: "Er zijn drie hoofddoelstellingen voor ons project. We willen in de hoogste klasse vechten én winnen met toptechnologie. En daar vooral ook van leren voor de productie. Zoals wellicht binnenkort in turbotechnologie van een nieuw model. Er wordt al met concepten getest."

Tweede doel is het 'ontwikkelen' van de engineers door ze op het allerhoogste niveau uit te dagen. Er is een uitwisseling tussen de raceafdelingen en de R&D van de productiemodellen. Toen we begonnen, hebben we al veel profijt gehad van mensen die eerder aan de Formule 1 werkten en daarna, in de tijd dat hybride en accutechnologie opkwam, hebben we veel ervaring opgedaan in de ontwikkeling van productiemodellen.

Doelstelling drie is het verbeteren van ons merkimago. Sportief, jong en actief."



Het gebeurt bij Red Bull wel vaker en we hoeven – meldt een van onze begeleiders droogjes – geen medelijden met ze te hebben. “Doorgaans verdienen ze nog steeds een heel dikke boterham en het is niet zo dat ze anders raketgeleerde zouden zijn geworden. Het hoort er in de Formule 1 bij.”

Daniil Kvyat – in het vorige seizoen niet van de partij omdat hij spijkerhard was buitengezet – reageert glimlachend en onderkoeld op onze vraag over zijn comeback dit jaar: “Ze belden me, dus dan kom je, niet? Waarom het nu beter gaat? Ik heb inmiddels veel ervaring, ben wat ouder en pak het beheerster aan.”

Nu we er toch naar kijken: wat is het verschil tussen de Renault-motor toen en de Honda nu?

“Feitelijk is het een hele andere wereld, zo snel is het in die anderhalf jaar gegaan. Honda ontwikkelt permanent door, al zijn het op zich doorgaans stapjes van een paar pk die je als rijder niet echt voelt, maar wel in de rondetijden terugziet. Je voelt het pas echt bij een upgrade – zoals deze keer – die een paar tienden van seconden winst geeft.”

Terug naar Honda zelf. Je vraagt je als buitenstaander af waarom het een paar jaar geleden bij McLaren nog niet zo liep met de Honda-motor, maar bij Red Bull eigenlijk vanaf dag één wel. Een van de technische specialisten meldt:

“Het grote verschil is, denk ik, dat Honda een motor moest leveren die in de McLaren paste, terwijl het bij de RB15 andersom was. Ze hebben de racewagen rondom de motor gebouwd, zoals Honda die het liefst zag. Dat gaf de Japanse engineers meer vrijheid.”

Algemeen Honda-teamdirecteur Masashi Yamamoto erkent het: “De Red Bull is om te beginnen al een betere auto die qua teamprestaties altijd top-3 is. Maar inderdaad was de aandrijfunit in de McLaren smaller en hebben we in de Red Bull een beter concept door de extra ruimte.”

TORO ROSSO-PITBOX

Dat zal ook in de zusteracewagens van Toro Rosso opgaan. Tijdens een bezoek aan hun garage noteren we dat motor en achterkant technisch vrijwel gelijk zijn aan die in de RB15. Al ‘houden ze’ de nieuwste modificaties voor de RB15.

Logisch, meent hun woordvoester Katia Kasetkino, overigens de enige vrouw die we er in actie zien.

“We zijn het opleidingsteam waar rijders zich met iets minder druk kunnen ontwikkelen. Meer in een familiesfeer. Natuurlijk is er synergie tussen de teams, maar Red Bull werkt bijvoorbeeld met zo’n negenhonderd mensen en ze zijn dus driemaal groter dan wij.”

Wat tref je zagezegd in de kleedkamers aan wanneer rijders worden teruggezet van Red Bull naar Toro Rosso, zoals recent Pierre Gasly? En eerder zelfs het afscheid van Kvyat? “Met Kvyat was het toen een hele klap, maar bij Pierre toch wat minder. Hij heeft nu de kans om het alsnog te laten zien.” We doorkruisen inmiddels de grote units achter de pitboxen. Ook al meerdere verdiepingen hoog. Aan de pitstraatzijde worden de racewagens net opgebouwd. Het is intrigerend om te zien hoe de voor- en achterkant letterlijk in een bajonetssluiting worden geklikt, zodat hij hydraulisch op elke

gewenste werkhoogte kan worden gezet. Voor en achter apart.

Een geheimzinnige unit in de pitbox blijkt bedoeld om de brandstof te koelen – meer vermogen – en exact de beoogde hoeveelheid in de tank te krijgen.

Normaal gesproken is dit – wanneer er aan de raceauto wordt gewerkt – het domein van de *‘number one mechanic’*

en acht andere mensen per racewagen. Tijdens de race verandert dat. Er zitten er zeven aan de pitmuur, maar ook boven en achterin het pitgebouw is het tijdens het raceweek-einde dan – onzichtbaar – een drukte van belang.

“Daar werken de elektronica engineers, de Honda-mensen, de brandstofjongens en de contacten voor de strategisten. Honderden. Zij volgen alles via telemetrie – er zitten zo’n vierhonderd sensoren in de auto – en hebben contact met de thuisbases van het team en Honda. Het gaat zelfs zo ver dat je de vitale tekenen van de rijder kunt checken via biometrische handschoenen.”

DEFTIEN SETS BANDEN

Tijdens een race kun je bij een pitstop alléén trouwens al tot 21 mensen rondom de auto zien die hem in een seconde of twee van nieuwe banden voorzien. Acht van hen pakken het oude of nieuwe wiel, vier bedienen de luchtsleutels voor de wielmoeren, twee staan achter een ‘snelkrik’, twee stabiliseren de auto in het midden, twee regelen het hele proces en houden de aanstormende andere auto’s in de gaten. En dan is er ook nog een paar mensen dat, indien nodig, razendsnel iets bijstelt aan de vleugels. Samen vormen ze een geoefend legertje.

Achter de pits staat alles in een tijdelijke aanbouw klaar voor de race. Naast de twee racewagens zijn er onderdelen voor vier complete auto’s, behalve de centrale carbonfiber monocoque. Dat aantal is gelimiteerd. Je wandelt bij binnenkomst langs een hoge wand van banden in hun warmers.

Hoeveel zijn het er? Katia Kasetkino heeft het antwoord:

“Minstens dertien sets per rijder en daar komen er nog een paar bij in de kwalificatie en eventueel bij ongewoon weer. In Europa moeten we een week of acht van tevoren kiezen welke specificatie banden we willen hebben, bij races in de verre toekomst moeten we dat nog veel langer van tevoren doen. Vanwege het produceren en verschepen door Pirelli.” De banden worden in drie, vier uur tijd opgewarmd naar bedrijfstemperatuur, horen we. En dat is, Katia?

“Aan de achterkant rond de tachtig graden Celcius en aan de voorkant circa honderd graden Celcius. De precieze waardes worden kort van tevoren bepaald aan de hand van het weer, de baanomstandigheden en de strategie. Waarom dat verschil? Vanwege de grotere belasting aan de achterzijde – aandrijfkrachten, remmen, motor en uitlaat – waardoor de banden anders snel te heet worden.” **AW**

‘RED BULL HEEFT DE RACEWAGEN RONDOM DE MOTOR GEBOUWD, ZOALS HONDA DIE HET LIEFST ZAG. DAT GAF DE JAPANESE ENGINEERS MEER VRIJHEID’



EN ROUTE

30 JAAR VAL
VAN DE MUUR

Tekst Lucas Verbeke, Stéphan Vermeulen •
Fotografie Lucas Verbeke, Toerisme Harz

ONBEGRENSD OVER DE GRENS

De val van de Berlijnse Muur op 9 november 1989 staat te boek als een keerpunt in de moderne geschiedenis. Na de opheffing van de *innerdeutsche Grenze* was de verwachting dat Oost en West snel naar elkaar toe zouden groeien. Maar dat gebeurde niet. Met een Porsche Panamera GTS zochten we in Oost-Duitsland de grens op. Letterlijk en figuurlijk!



De Oost-Duitse bevolking was totaal niet voorbereid op zo'n drastische levensomslag

Het is alweer dertig jaar geleden dat het 'bouwwerk van de schande' werd neergehaald. Bijna even lang symboliseerde de bijna 1.400 kilometer lange grens tussen Oost- en West-Duitsland de onderdrukking van het totalitaire Oostblok. De communistische machthebbers van de DDR lieten de Muur in 1961 bouwen om hun eigen volk te beletten naar het Westen te vluchten. Tot de Oost-Duitsers in 1989 genoeg hadden van het vermoldde DDR-regime en zijn wereldvreemde leiders. De surrealistische beelden van de feestende volksmassa boven op de Berlijnse Muur gingen de wereld over. *Deutschland einzig Vaterland! Wir sind ein Volk!* werd er gescandeerd en gezongen. In een blauwe tweetaktwolk van opperste gelukzaligheid knetterden duizenden Trabantjes richting het westerse welvaartsideaal. Ze werden nagestaard door verbouwereerde grensbewakers die totaal niet begrepen wat hun overkwam. Voormalig bondskanselier (en Nobelprijs-winnaar) Willy Brandt schreef: "We lagen in elkaars armen en het maakte niet uit of men elkaar kende. We waren in complete extase. De euforie was onbeschrijflijk. Tijdens die nacht dachten we: zo zal het vanaf nu altijd zijn. Nu groeit alles weer aan elkaar wat bij elkaar hoort." De verfoeide, totalitaire ideologie van de DDR werd uitgekotst en verstoten. Al zijn producten en symbolen verdwenen op slag. De DDR was dood. Lang leve het herenigde Duitsland. Of toch niet?

MAUER IM KOPF

Nee dus. De geluksroes van het eerste uur verdampte razendsnel toen bleek dat de culturele en mentale verschillen tussen Oost- en West-Duitsland onoverbrugbaar waren. De Oost-Duitse burgerbevolking was totaal niet voorbereid op zo'n drastische levensomslag. Daarvoor was de pauzeknop van de vooruitgang net iets te lang ingedrukt gebleven. Men was gewend dat elk facet van het leven door vaders staat werd bepaald: waar je naar school ging, welke boeken je las, welke films je keek, het werk dat je deed, in welke auto je reed en waar je op vakantie ging. Zolang je maar netjes binnen de politieke lijnen kleurde, werd er in de DDR voor je gezorgd van de wieg tot het graf. Je was weliswaar

De oude snijwond van het verdeelde Duitsland blijft onverminderd dooretteren

beperkt in je vrijheid maar het gaf ook een gevoel van zorgeloze geborgenheid. Het abrupte wegvallen van al die waarborgen veroorzaakte een cultuurschok voor veel Oost-Duitsers. De formele hereniging van Duitsland mocht dan een feit zijn, de *innere Einheit* was er nog lang niet. Voor de meeste Oost-Duitsers bracht de *Mauerfall* lang niet de bloeiende landschappen die destijds door Bondskanselier Helmut Kohl werden voorgespiegeld. Van de ene op de andere dag werd het ziel-togende bedrijfsleven uit de communistische erfenis geconfronteerd met de keiharde concurrentie van de vrijemarkteconomie. Veel verouderde, vervuilende en onrendabele megaondernemingen konden die inhaalslag simpelweg niet maken. De economie in Oost-Duitsland klapte in elkaar en veel bedrijven moesten de deuren sluiten. Het leidde tot een ontslaggolf die men tijdens de gecontroleerde planeconomie van de DDR nooit had gekend. Daar was men hoe dan ook verzekerd van werk, hoe stompzinnig en overbodig het toegekende baantje ook was. De werkloosheid is dertig jaar na datum nog altijd een stuk hoger in het oosten van Duitsland. Dankzij massale investeringen is de infrastructuur in het oosten grotendeels vernieuwd, maar het ontbreekt nog steeds aan investeringen van grote bedrijven. De werknemers in het oosten verdienen nog altijd een kwart minder dan hun collega's in het westen. Terwijl de Ossies zich meer en meer tweederangsburgers begonnen te voelen en 'ostaligisch' terugverlangden naar hun beschermde leven in de Heilstaat, scholden de Wessies hun nieuwe Duitse landgenoten uit voor lamlendige profiteurs. Er is de voorbije drie decennia een indrukwekkende inhaalslag gemaakt maar gelijk zijn burgers uit het oosten en het westen nog allerm minst. Het oosten vergrijsst snel en hoogopgeleide jongeren vertrekken naar het westen. De grote verschillen met het westen hebben ook een grote sociale impact. De rechtspopulistische partijen spinnen garen bij de onvrede. En dus blijft de oude snijwond van het verdeelde Duitsland onverminderd dooretteren. *De Mauer im Kopf* brokkelt langzaam af, maar de geestelijk barrière is nog lang niet geslecht.

GRIMMIG MACHTSVERTOON

Het nog altijd niet voltooide herstel van de nieuwe *Bundesländer* heeft meer tijd (en geld) gekost dan men ooit voor mogelijk had gehouden. Maar in het nieuwe Duitsland groeit nu een post-Muur-generatie op die de voormalige DDR alleen maar kent van de verhalen van hun ouders (geeuw) en de geschiedenislessen op school (nog langere geeuw). Bijna dagelijks worden busladingen schoolkinderen gedropt bij de voormalige grenspost van Helmstedt-Marienborn, destijds de meest angstaanjagende grensovergang die je moest passeren om West-Berlijn te bereiken. Aan hun apathische lichaamstaal kun je wel merken dat het educatieve doel van dit schoolreisje volledig aan ze voorbijgaat. Tientallen gedenkplaatsen en musea langs de voormalige grens vertellen het schrijnende verhaal van de deling, maar bij de huidige generatie maakt het niets meer los. Logisch ook, want wie de vijandige sfeer van snauwende grenssoldaten, blaffende herdershonden, dreigende Kalasjnikovs en zwaaiende zoeklichten nooit persoonlijk heeft ervaren, kan zich er geen beeld bij vormen. Gluren achter het IJzeren Gordijn was toen nog een luguber avontuur. Snel erdoorheen kon aanvankelijk

alleen via drie transitroutes. Het drukste verbindingstraject was de 160 kilometer lange transitstrook tussen Marienborn en Berlijn-Dreilinden. Een tweede transitroute lag in het noorden, parallel aan de Baltische kust. Deze voerde vanaf Lübeck Oost-Duitsland in en ging bij de zeehavens van Szczecin de Poolse grens weer over. De meest zuidelijke transitverbinding liep via Eisenach, Erfurt, Weimar en Dresden richting de Poolse grens. En welke *Grenzübergangsstelle* je ook nam: overal werd je geïntimideerd door grimmig machtsvertoon. Bij Marienborn zorgden de strenge grenscontroles voor lange wachttijden en files. Op de weg naar Helmstedt werden daarom extra parkeerplaatsen en wegrestaurants gebouwd. In de DDR was het ten strengste verboden om contact te leggen met DDR-burgers. Zonder geldig inreisvisum mocht je de de snelweg absoluut niet verlaten. Wie tegenwoordig richting Berlijn rijdt, door een glooiend landschap dat gaandeweg door eindeloze windmolenparken wordt ingenomen, merkt nauwelijks dat hij de breuklijn oversteekt van twee werelden die niet zo lang geleden nog elkaars erfvijand waren. Vrij reizen door Duitsland is nu een vanzelfsprekendheid waar niemand meer bij stilstaat.

ONHEILSPELLENDE SALVO'S

Autobahn 30 lijkt rustig maar is altijd weer voller dan je denkt. Nog voordat je door het glooiende landschap van het Teutoburgerwald rijdt, kun je de Porsche Panamera GTS op een lege autobahn met gemak richting de top van bijna 300 km/h laten katapulteren. Toch blijkt telkens weer opdoemend verkeer die mogelijkheid in de weg te staan. De geblazen V8 klinkt mooi, al blijft hij in de rijmodus 'normaal' keurig klinken, in 'sport' gaat de klep in de uitlaat open en in 'sport plus' wordt het een warme, enthousiaste V8-sound al krijgen de klanken nooit dat hufterige van een Mercedes-AMG. De vier uitlaateindstukken vuren weliswaar onheilspellend klinkende salvo's af bij gas los, het blijft enigszins beschaafd ten opzichte van die andere power-GT's uit Stuttgart. En tegen de gepassioneerde geluiden van een Maserati met V8 kan de GTS-motor, een tot 460 pk geknepen versie van het Panamera Turbo-blok, niet op. Komt het op gretigheid aan, dan wordt het een ander verhaal, de mooie lineaire vermogensopbouw, het doorhalen tot het rode gebied bij 7.000 toeren; verbluffend gemakkelijk doet de aandrijflijn zijn ding. Het gemak waarmee de GTS op stukken vrije autobahn tot 260-270 km/h doorhaalt, is indrukwekkend, maar de Panamera imponeert nog meer met de rust en het vertrouwen dat hij de bestuurder bij die snelheid geeft. Die onzichtbare hand die hem vanboven richting het asfalt lijkt te drukken, voelt aan als een beschermengel. Nu je richting oosten niet meer door Bad Oeyenhausen hoeft te rijden, waarbij je van verkeerslicht naar verkeerslicht sukkelde, lijkt de voormalige DDR nóg dichterbij te liggen. Stel, we maakten deze reis drie decennia geleden, in het equivalent van deze Porsche, hoe hadden we er dan bij gereden? In de 928 natuurlijk, de machtige GT van destijds, altijd met V8 motor. Daarom zijn we ook zo blij dat we nu de Panamera GTS bij ons hebben, met hetzelfde cilinderaantal. Dat is overigens niet de voornaamste reden dat we de auto meenemen voor deze trip. We wilden namelijk een Porsche die gebouwd is in Leipzig, in de voormalige communistische

1 Grimmig machtsvertoon bij een Grenzübergangsstelle. 2 Bijna dertig jaar was er een 1.400 kilometer lange scheiding tussen Oost- en West-Duitsland. 3 Veel van het toenmalige bouwwerk tussen Oost en West is weggehaald. 4 Bij een soort drive-in imbiss dichtbij het circuit Oschersleben zijn DDR-paraferalia verzameld, zoals deze oude verkeersborden. 5 Passeer je nu de grens, dan herinnert een bord langs de weg je aan wat eens was.



1



2



3

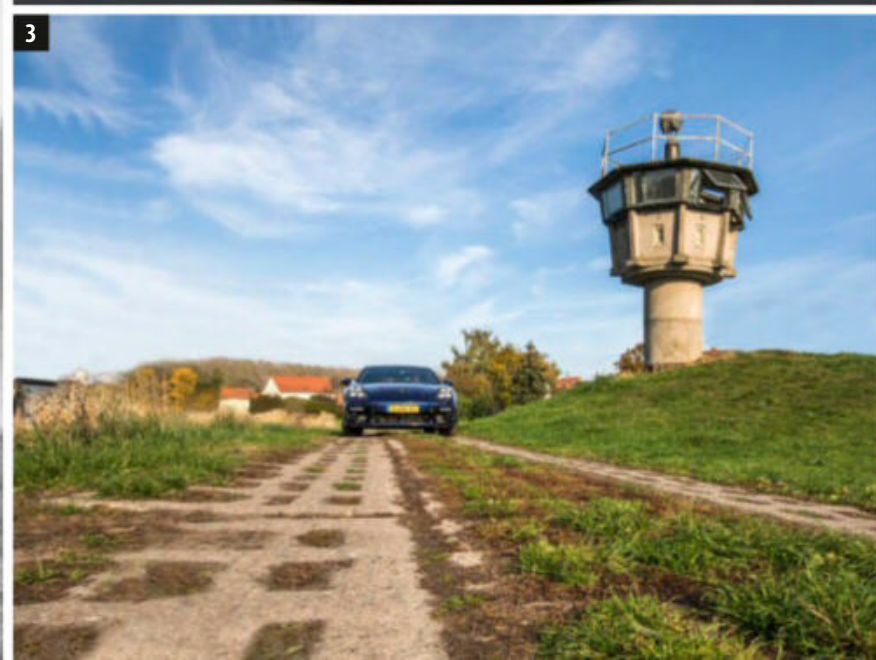


4



5







TEGENDRAADS DDR-MUSEUM

Langs de hele DDR-grens van weleer wemelt het van de musea die louter herinneren aan de duistere kanten van het communistische regime. Het *Ostdeutsches Fahrzeug und Oldtimer Museum* in Benneckenstein is met zijn indrukwekkende collectie een buitenbeentje. In dit museum wordt juist de zonnige kant van het alledaagse DDR-leven belicht. De collectie, die wordt tentoongesteld in een voormalige textiel fabriek van werkkledij, is samengesteld uit een ostalgie allegaartje van Oostblok-auto's en motorfietsen, aangevuld met allerlei andere Oostblok-parafernalia, zoals meubels, radio- en televisietoestellen, speelgoed en vooral veel kampeerspullen uit die tijd. Museum-eigenaar Mario Tänzer zegt bewust voor deze positieve

DDR-insteek te hebben gekozen. "Er is niemand die nog terugverlangt naar de onrechtstaat en het betonnen gordijn dat het Oost-Duitse socialisme moest bewaken, laat dat even duidelijk zijn. Het betekent echter niet dat Oost-Duitsers geen liefdevolle herinneringen koesteren aan het alledaagse leven van eertijds. Ik was 8 jaar oud toen de Muur viel, maar ik koester nog altijd warme herinneringen aan mijn prille jeugd in de DDR. Iedereen had werk, je was altijd verzekerd bij de sociale zekerheid. Weet je, er was ook meer warmte onder de mensen, je deed ook meer dingen samen. Nee, we hadden het niet breed, maar dat gold voor iedereen. Dat samenhorigheidsgevoel is na de Wende compleet verdwenen. Nu is het ieder voor zich, kun

je dat dan als vooruitgang bestempelen? Persoonlijk zou ik het helemaal niet erg vinden om weer in die minimalistische tijd van toen te leven."

Dat doet Tänzer sowieso al, want even later zien we hem met een brede grijns in een Russische tank langsscheuren. Dat is een vast onderdeel van het museumbezoek en bezoekers mogen ook zelf - onder begeleiding - zo'n kolossaal gevaarte besturen. Met de bijeengebrachte militaria in zijn achtertuin zou hij zich onmiddellijk bij het Warschaupact van weleer kunnen vervoegen, want naast de Russische tanks bemerken we ook nog een ingekorte duikboot in de eendenvijver, iets verderop staat op een grasveldje een Russische Mig geparkeerd en sinds kort kun je er ook een kijkje nemen in een originele Stasi Moskee, afkomstig van de afluister-installatie op de Brocken.

Mario Tänzer: "Mijn fascinatie voor deze verzameling is puur historisch. Ik vrees dat we de geschiedenis geen dienst bewijzen door ons ervan te distantiëren. Je kunt de DDR-episode van Duitsland niet mooier maken dan dat ze was. Maar ook niet lelijker. Dat vooral niet!"

mts-oldtimermuseum.de



republiek. Dat gaat hedentendage op voor de Macan en de Panamera. De voormalige Duits-Duitse grens kun je tegenwoordig op verschillende manieren bereizen. Met de auto kun je bijvoorbeeld de *Erlebnisstrasse der deutschen Einheit* volgen, een traject van 2.500 kilometer dat kris-kras over de vroegere DDR-grens meandert en alle historische plekken aandoet. Maar de enige échte grensbedevaart blijft natuurlijk een voettocht over de Kolonnenweg, de ooit ononderbroken Noord-Zuid-verbinding van geperforeerde betonplaten, waarover de DDR-grensoldaten in hun camouflagegroene terreinwagens dag in, nacht uit patrouilleerden. Dat is ook de belangrijkste reden waarom we koers zetten naar de Harz, want van het gebied rond de Brockenberg weten we zeker dat er nog kilometerslange trajecten van die Kolonnenweg zijn terug te vinden. Het is ook het enige aanknopingspunt dat nog aan de oude grens herinnert, want onmiddellijk na de Duitse hereniging begonnen met de sloop van het gigantische bouwwerk. Niemand wilde nog herinnerd worden aan de schandvlek die beide Duitslanden zo lang gescheiden hield. De sloopwoede was dusdanig furieus dat amper nog

restanten van de voormalige grens terug te vinden zijn. Behalve dan op de talrijke plekken waar de Kolonnenweg is blijven liggen, want de betonplatenconstructie die voor bevoorrading en transport van de Oost-Duitse grenstroepen werd gebruikt, is grotendeels intact gebleven.

TODESSTREIFEN

Het bestaan van de Kolonnenweg bleef decennialang verborgen achter een vijf kilometer brede *Sperrzone*, die dag en nacht werd bewaakt door ruim 40.000 grenssoldaten. Die hadden het bevel om op alles en iedereen te schieten die de voormalige DDR trachtte te ontvluchten. In de zogenaamde *Todesstreifen* lagen landmijnen verborgen en bovendien waren de grensversperringen voorzien van *Selbstschussanlagen*: apparaten die een dodelijke schervenregen verspreidden zodra de flinterdunne detectiedraden werden aangeraakt. Met de jaren werd het rijke areaal aan afschrikingsmiddelen steeds geraffineerder. Het kostte de noodlijdende DDR een godsvermogen om de grensbewaking te bekostigen: alleen al de elektriciteitsrekening bedroeg jaarlijks ruim 3 miljard Ostmark! Maar bezuinigen op de grens kwam niet in Frage. Na het verdwijnen van de DDR-grens werd de Kolonnenweg nog jarenlang gebruikt door de afbraak- en ontminningsdiensten die belast waren met de totale ontmanteling van het moorddadige niemandsland. Toen alle grensversperringen waren verwijderd, kreeg de betonplatenweg een nieuwe functie voor de bosbouwbedrijven die honderden kilome-

1 Op de mooie bochtenlinten in de Harz groeit de Panamera GTS om de bestuurder heen. 2 De Oost-Duitse grensbewaking gebruikte de Kolonnenweg. 3 Bij het dorp Hötensleben is een stuk grens intact gelaten, de wachttorens zijn wel ingekort. 4 Ruim voor de dodenstreep werd je gewaarschuwd. 5 Een republiekvluchteling die het niet haalde.

Pas echt onderscheidend wordt de GTS op de bochtige asfaltlinten van de Harz

ters aan omgeploegd natuurgebied moesten herbeplanten nadat de bodem van noord tot zuid was gesaneerd. De zandstrook tussen de metershoge omheiningen was namelijk jarenlang besproeid met uiterst giftige onkruidverdelgers om de voetsporen van eventuele republiekvluchtelingen zichtbaar te houden. Daardoor reikt de herbeplanting op veel plaatsen nu nog steeds maar tot op kniehoogte. Blijkbaar wilde men daarna niet nog eens een miljardenbedrag besteden aan de afbraak van de Kolonnenweg. Boswachters, wandelaars en landbouwers maken nu nog altijd dankbaar gebruik van de langste weg van Duitsland die op geen enkele landkaart is terug te vinden.

POWERLIMO

Het bosrijke gebied rond de Brocken lijkt wel in brand te staan, zo intens kleurrijk is de herfst in National Park Harz. In het mystieke Harzgebergte, het noordelijkste middelgebergte in Duitsland, steekt de Brocken boven alles uit en is al van veraf zichtbaar. In de loop der eeuwen hebben schrijvers en dichters deze berg zo druk bewandeld dat hij de nieuwe naam Parnassus kreeg: woonplaats der muzen. Vooral Johann Wolfgang von Goethe en Heinrich Heine droegen hun steentje bij aan de mysterieuze verhalen rondom de ruim 1.100 meter hoge Brocken, die al ver daarvoor als volksgeloof in omloop waren. Goethe kwam hier vijf keer en vond er de inspiratie voor de Walpurgisnacht-scène in Faust. Ook Franz Kafka, Joseph Roth en sprookjesschrijver Hans Christian Andersen waren verknocht aan de woeste, ongerepte natuur van de Brockenberg, die in zijn boomgrens-overstijgende kaalheid sterk doet denken aan de Mont Ventoux. Al steken de weersomstandigheden op de Brocken schril af tegen die van zijn Zuid-Franse opponent. De Brocken — ook wel Blocksberg genoemd — staat bekend om zijn weerrecords, variërend van Siberische vorst tot windsnelheden van orkaankracht. Ruim 300 dagen per jaar is de kale hoogvlakte in mist gehuld en de gemiddelde temperatuur ligt er lager dan in IJsland. Ruim de helft van het jaar moet de stoomtrein van de Harzer Schmalspurbahn er zich een weg banen door metersdikke sneeuw. De voormalige DDR-grens kronkelt hier net zo grillig en onvoorspelbaar door het landschap als elders in Duitsland. Met als enige constante dat ook hier families, vriendschappen en dorpsgemeenschappen uit elkaar werden gerukt door een inhumane scheidingsmuur waar helemaal niemand om had gevraagd. Het maakt niet uit welk grensfragment je als reisdoel kiest; de schrijnende verhalen over de voormalige grensdeling zijn overal even exemplarisch als vergelijkbaar. Dertig jaar na het verdwijnen van de grensblokkades zijn de troosteloze sporen van de DDR-dictatuur grotendeels uitgewist. De Harz op een zonnige herfstdag anno nu is een hartverscheurend mooie afwisseling van prachtige natuur, uitgestrekte vergezichten en betoverend mooie vakwerkdorpjes met een lange geschiedenis. Daar vind je ze nog: de typische Oostduitse kasseistroken die af en toe zo smal zijn dat we de peperdure wielen van de Panamera dreigen te beschadigen aan de rafelige stoepranden. Alle overige infrastructuur rondom de Brocken excelleert vooral door een fraai en strak geasfalteerd wegennet, want dat is waar de Westerse subsidiepot van ruim 3.000 miljard voornamelijk aan opging. Op de autobahn kan de Panamera het verschil met zijn grootste concurrenten nog niet echt maken, pas echt onderscheidend wordt de GTS op de bochtige asfaltlinten die over de bergen van de Harz gedrapeerd liggen. Juist in korte bochten die naar *hairpins* neigen, merk je dat zelfs een auto van 2.000 kilo om je heen kan groeien. Onderstuur blijft nagenoeg achterwege, in krappe bochten kun je de neus ondanks het hoge gewicht makkelijk naar binnen krijgen door de sturende achterwielen.

De P Zero's zijn op droog wegdek zeer kleverig, de natuurlijk grip van de auto is indrukwekkend en er is geen *bodyroll*. Iets wat een Mercedes-AMG GT fourdoor wel heeft onder dergelijke omstandigheden, en dan merk je dat die vierdeursportauto leunt op de basis van de CLS en niet op die van de echte GT-sportwagen. De Panamera GTS voelt wel als zodanig aan. Door de standaard vierwielaandrijving heb je zelden tractieproblemen. Dat de achterkant bij het uitaccelereren van een krappe bocht soms een stap opzij wil doen, voegt enkel wat toe aan de feestvreugde. En hoewel het geluid door de turbo's niet zo gruwelijk is als bij de versie die hij opvolgt — de vorige GTS had een atmosferische V8 — krijg je er spectaculaire rijeigenschappen voor terug. Dat de PDK bij hard afremmen op een bocht niet snel genoeg terugschakelt herinnert je er alleen maar aan dat deze auto in eerste instantie bedoeld is als powerlimo en niet als volbloed sportwagen.

GEVANGENISMUUR

Overal in de Harz is de communistische grauwsluier weggepoetst, de naargeestige Oostblok-flats zijn grotendeels gesloopt en de oude vakwerkhuisjes hebben een vrolijk stemmend likje verf gekregen. Maar bij discussies over het Duitse heden is het duistere verleden nooit ver weg. Op de top van de Brocken — waar het grootste Russische af luisterstation van de DDR werd geïnstalleerd — word je zo teruggeworpen naar het verscheurde Duitsland van toen. Naar de Koude Oorlogpropaganda en het nucleaire spierballenvertoon van de wereldmachten. Want dat is de rumoerige achtergrond waartegen de bijna veertigjarige fantoomgeschiedenis van het afgesplitste Duitsland zich afspeelt: het intimiderende steekspel tussen Oost en West, waarbij de DDR afwisselend als speelbal en splijtzwam werd uitgespeeld. “De Duitse Democratische Republiek moet eruitzien als een democratie, maar we moeten alles uiteindelijk zelf in de hand hebben.” Zo omschreef Walter Ulbricht, de eerste leider van de socialistische eenheidspartij, in 1945 zijn ideaalbeeld voor het zelfvoorzienende Oost-Duitsland onder Sovjet-curatele. De grote economische hervormingen die hij in de DDR wilde doorvoeren, faalden jammerlijk. Ongeveer 2,6 miljoen burgers vluchtten naar het Westen, toen het nog kon. Voor Ulbricht was het een persoonlijk affront dat zoveel Duitsers lak hadden aan zijn arbeidersparadijs. De republiekvlucht was bovendien een economische catastrofe, want het waren vooral de hoger opgeleiden die als eerste vertrokken. Een muur, zo hoopte Ulbricht, zou de leegloop onmogelijk maken. De Verenigde Staten hadden in feite nauwelijks bezwaar tegen de muur. Toen die eenmaal een feit was kwam president John F. Kennedy met zijn *Ich bin ein Berliner* de inwoners van Berlijn zogenaamd moed inspreken. Maar in de maanden daarvoor liet de VS blijken dat de bewegingsvrijheid van de Oost-Duitsers hoegenaamd geen prioriteit had. Meer zelfs, poli-

1 Nergens is de toenmalige deling zo goed zichtbaar als in de Harz, hier zie je op de achtergrond de Brocken, waar de Russen tot ver in West-Europa konden af luisteren. 2 Er lagen heel wat idyllische plaatsen in de DDR, zoals Quedlinburg aan de rand van de Harz. 3 Het is goed opletten om de fraaie wielen van de GTS niet te beschadigen. 4 Bezuinigen op de grenswacht? Geen sprake van. 5 De voormalige DDR-grens kronkelde grillig en onvoorspelbaar.

WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

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

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVXLIVE:ICU

AvaxHome - Your End Place

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



1



2



3



4



5





Meer dan 5.000 DDR-burgers ondernamen een geslaagde vluchtpoging

tiel Amerika beschouwde de muur als een stabiliserende factor in de wankelende relaties met de Russen. Liever een muur dan een maas in het net, zo werd er door de Amerikanen geredeneerd. De bouw van de muur in de nacht van 13 augustus 1961 kwam voor het Westen evenwel als een donderslag bij heldere hemel. Toch moeten de westerse inlichtingendiensten op zijn minst onraad hebben geroken. Immers, zo'n gigantisch bouwwerk oprichten binnen één etmaal kan niet zonder langdurige voorbereiding.

STASI MOSKEE

Wanneer we in Hasserode even stoppen voor een korte lunchpauze worden we opgeschrikt door de schril klinkende stoomfluit van het Brockentreintje. De puffende locomotief wordt aan het zicht onttrokken door het dichtbegroeide naaldbomenwoud, maar door de uitgebraakte stoomwolken kunnen we precies volgen waar het toeristentreintje omhoog boemt. Ook die vertrouwde echo moesten de Harzbewoners drie decennia missen, want tijdens de DDR-tijd hoorde je alleen maar de onheilspellende alarmsirenes loeien van het Russische afliuisterstation boven op de berg. Na de oorlog was de Brocken nog even in Amerikaanse handen geweest, maar na de conferentie van Jalta volgde de overname door het Rode Leger. Hoewel het gebied vanaf dan tot de Sovjet-bezettingszone behoorde, bleef de Brocken nog tot 1959 vrij toegankelijk. Maar wanneer in 1961 de Berlijnse Muur wordt opgetrokken, duiken ook hier de metershoge beton- en metaalgaasversperringen op. Kort daarna wordt het hele gebied tot militaire zone verklaard en eindigt het smalspoortraject op een stalen omheining ergens halverwege de berg. Dat men uitgerekend daar, op een van de meest onherbergzame plekken van de DDR, een van de zwaarst bewaakte afliuisterstations liet bouwen, kwam niet als een verrassing. De Brocken was de meest westelijk gelegen bergtop in de DDR en bijgevolg het beste geschikt als spionagepost tegen de Navo. De enorme schotelantennes die in het verboden gebied werden geïnstalleerd, waren de oren van het Oostblok. Onder de gigantische polyester koepels — door de Harzbewoners omgedoopt tot Stasi Moskee — bevond zich de meest geavanceerde radarapparatuur van dat moment. De afliuistercentrale was zo krachtig dat zelfs telefoongesprekken in Engeland afgetapt konden worden. Maar de antennes stonden toch voornamelijk gericht op de militaire installaties aan de Westerse kant van de grens. Niet dat de Russen en de Stasi daar alleen het patent op hadden, want aan de andere kant van de Muur werd net zo intensief gespioneerd. Toen na de val van de Muur de Russen niet meteen aanstalten maakten om te vertrekken werd het toch nog even spannend. Een paar duizend muurbetogers trotseerden in december 1989 de bijtende vrieskou en togen richting de Sovjetbasis, vastbesloten om de weerbarstige Russen uit hun hol te verjagen. De confrontatie bleef

uit: na enige verwarring ging de poort van de basis alsnog open en de tot op het bot verkleumde demonstranten werden verwelkomd met thee en warme soep. Toch duurde het nog tot 1994 eer de laatste Russen de Brocken hadden verlaten. De heropening van het smalspoorbaantje was al drie jaar eerder een feit: vanaf september 1991 klonk weer elk uur het triomfantelijke stoomfluitconcert door berg en dal.

TOVERFORMULE

Na de *Currywurst mit Pommes* wordt het weer eens tijd om wat ander akoestisch kabaal op de trommelvliezen los te laten. Want hoe moeten we deze Porsche nu eigenlijk positioneren ten opzichte van de directe concurrentie binnen het huidige Panamera-aanbod? Na een paar onvermijdelijke flitsprenten kennen we het antwoord inmiddels wel. De Panamera Turbo is sneller, de Turbo S E-Hybrid nog rapper maar de GTS heeft ten opzichte van die twee meer bravoure. Hij verhoudt zich niet als een GT3 tot een 911 Turbo, dat zou wat te veel van het goede zijn maar juist de Panamera leent zich voor die andere toverformule van Porsche, de GTS-aanpak. Net even meer pit dan de gewone versies, met meer nadruk op agressie en hufterigheid dan de Turbo-versies. Een GTS-model van Porsche heeft bijna altijd de motor van de S-versie met een paar pk extra. Met de nieuwe generatie gaan de Duitsers een stapje verder. Alle Panamera's behalve de Turbo-versies hebben nu een V6. Maar Porsche was van mening dat de GTS hoe dan ook een V8 moest hebben. En dus heeft de auto vanaf nu niet langer een S-motor met een boost, maar een wat teruggeschroefde motor van de Turbo-versie. Inderdaad, de 4.0 V8-biturbo ligt nu ook in de GTS en wel met 460 pk, waarmee hij de S met slechts 20 pk aftroeft en die heeft een geblazen V6. Door de hogere CO₂-uitstoot kost de GTS liefst € 50.000 meer dan de S. Een hoop geld voor 20 pk erbij en twee cilinders extra maar gelukkig krijg je nog meer: standaard luchtvering bijvoorbeeld. Hierdoor ligt de auto een centimeter lager op de weg. Ook het Sport Chrono-pakket, dikke sportstoelen en de uitklapbare achterspoiler zijn standaard. Grote zwarte wielen, zwarte *side-skirts* en de alcantara afwerking maken de GTS tot wat hij is. Samen met de eveneens standaard zwarte sportuitlaat natuurlijk, want de GTS mag zich laten horen. De V8 is er niet voor niets!

VINDINGRIJKHEID

Zelfs de meest afschrikwekkende grensbewaking kon niet verhinderen dat er decennialang uitbraakpogingen werden ondernomen. Geschat wordt dat tussen 1961 en 1989 meer dan 5.000 DDR-burgers een geslaagde vluchtpoging ondernamen. Maar bij elke geslaagde grensvlucht werden de controles weer verder aangescherpt. De goed getrainde grensbewakers kenden geen pardon. Iedereen die de sprong naar de vrijheid waagde, moest onverbiddelijk worden neergeschoten. Hoeveel Oost-Duitsers bij een vluchtpoging het leven lieten, is niet met zekerheid vast te stellen. De DDR heeft om propagandistische redenen het aantal muurdoden systematisch geminimaliseerd. In totaal hebben bijna 1.300 mensen hun vluchtpoging met hun leven bekocht. Overigens kon het schietbevel de republiekvlucht geen halt toeroepen. De fantasie van wie de DDR wilde ontvluchten, was grenzeloos. Er werden minstens 70 tunnels onder de muur gegraven, auto's werden uitgerust met geheime bagageruimten, iemand vluchtte met een zelfgebouwde luchtballon, een ander met een zelfgebouwde mini-duikboot. Vindingrijkheid was werkelijk troef, maar ook bij de grensbewaking zat men niet stil. Nog in januari 1989, luttele maanden voor het imploderen van de DDR, waren er concrete plannen om een Hightech muur voor

1 De voormalige grensovergang Marienborn is deels origineel, behalve torens vind je er ook nog kantoortjes die intact gelaten zijn. 2 Het station van de Russen op de Brocken. 3 De GTS, met V8, gebouwd in Leipzig. 4 De musea zijn langs de voormalige grens talrijk. 5 De Brockenbahn, een zogenaamde smalspoorbaan, brengt de helft van het jaar vele reizigers naar de top van de Brocken.



Aan de lopende band pleegde de Stasi misdaden tegen de menselijkheid

het nieuwe millennium te construeren. De Staatsveiligheid had reeds een ingenieus bewakingssysteem goedgekeurd dat vluchtpogingen al voor de grensmuur zou detecteren én uitschakelen. Maar nog voor men kon overgaan tot de installatie maakte de vreedzame revolutie voor- goed een eind aan dat moorddadige vooruitzicht.

MILDE STRAFFEN

Minstens tweehonderdduizend Oost-Duitsers werden vanwege hun dissidente houding ten opzichte van de machthebbers tot lange gevangenisstraffen veroordeeld. Wie ook maar een beetje durfde te twijfelen aan de deugden van het socialisme, belandde achter de tralies. Het *Ministerium für Staatssicherheit* — in de volksmond kortweg Stasi genoemd — controleerde alles en iedereen. De in 1950 naar het voorbeeld van de Russische Tsjeka opgerichte veiligheidsdienst telde vlak voor de Duitse hereniging ruim 91.000 agenten, die ondersteund werden door 173.000 officiële medewerkers die vooral fungeerden als informanten. De gevreesde Stasi, die nauw samenwerkte met de Russische KGB, stond bekend om zijn gruwelijke ondervragingsmethodes. Aan de lopende band werden misdaden tegen de menselijkheid gepleegd, maar na de val van de Muur werd geen enkele Stasi-medewerker strafrechtelijk vervolgd. Grenssoldaten waarvan men wist dat ze DDR-vluchtelingen hadden doodgeschoten, bleven eveneens onbestraft. Ook de gezagsdragers van het communistische Politburo wisten de dans te ontspringen. Uiteindelijk zaten slechts vier DDR-kopstukken korte tijd in de gevangenis, maar ook daar hadden ze nog allerlei privileges. Egon Krenz, de laatste partijchef van de DDR, werd veroordeeld tot 6,5 jaar hechtenis, maar tijdens zijn gevangenschap mocht hij elk jaar wel 21 dagen op vakantie naar zijn buitenverblijf aan de Oostkust ... Na amper vier jaar kwam Krenz weer vrij, zonder ooit een spoor van berouw te hebben getoond voor zijn handelen in de DDR. Nabestaanden procederen al decennialang tegen dit schrijnende onrecht ... tevergeefs. Dertig jaar na de val van de Muur woedt in Duitsland nog altijd een strijd over de vraag wat de DDR nu eigenlijk was: een tragikomische dictatuur, een quasinazistisch voortvloei- sel van de Tweede Wereldoorlog of een sympathiek maar totaal mislukt socialistisch project? Waarom was die grens er? Was die de waanzin ten top of heeft hij juist een derde wereldoorlog voorkomen? Men raakt er nog steeds niet over uitgepraat. De geschiedenis is niet voorbij. Die is nog maar net begonnen. **AN**



BROCKENBAHN

1 De Harz wordt doorkruist door het smalspoornet van de Harzer Schmalspurbahnen. De HSB bezit 40 stations, 25 stoomlocomotieven, 16 diesellocomotieven, 10 motorwagens en circa 140 km aan 'metersporige' trajecten. De treinreis naar de top van de Brocken is een van de mooiste treinreizen in Duitsland maar kost wel € 37 voor een retourtje. www.hsb-wr.de



LUFTFAHRTMUSEUM WERNIGERODE

3 Het luchtvaartmuseum van Wernigerode afficheert zich als de grootste vliegtuigcollectie van Midden-Duitsland. Verdeeld over vier hallen worden er een zestigtal historische toestellen tentoongesteld, waarvan een aantal in het militaire luchtruim aan beide zijden van de DDR-grens patrouilleerde. De collectie bevat eveneens een aantal klassieke auto's. www.luftfahrtmuseum-wernigerode.de



WALPURGISNACHT

5 Door Goethes Faust werd de Walpurgisnacht in de Harz landelijk bekend. Doordrenkt met mythes en poëzie heeft deze Germaanse lenteviering zich ontwikkeld tot een groots, kleurrijk volksfeest. Met tienduizenden komen de Walpurgisfans op 30 april naar de top van de Brocken om er de heksensabbat te vieren.



GRENZLANDMUSEUM BAD SACHSA

7 Het Grenzland-museum ligt aan de rand van Tettensborn-Bad Sachsa, vlak naast de vroegere DDR-grens. Door middel van de tentoongestelde uniformen, wapens, grensalarminstallaties en foto's toont het museum de ontwikkeling van de innerdeutsche Grenze in de zuidelijke Harz, vanaf 1945 tot aan de 'Wende' in november 1989. www.grenzlandmuseum-badsachsa.de



GRENZMUSEUM SORGE

2 Een kilometer buiten Sorge ligt het Freiland-Grenzmuseum, dat met een originele wachttoren, prikkeldraadversperring en een hondenbaan herinnert aan de 500 meter brede grenszone tussen oost en west. Naast het museum bevindt zich de Ring van de Herinnering: een wal van boomstammen die de kringloop van verval en wederopstanding symboliseert. www.grenzmuseum-sorge.de



GRENZDENKMAL HÖTENSLEBEN

4 Nergens in Duitsland is zoveel van de authentieke grensstrook bewaard gebleven als in Hötensleben. Ondanks fel protest van de lokale bevolking werd direct na de Duitse hereniging een 350 meter lang deel van de DDR-grensversperring onder monumentenzorg geplaatst. Samen met de grensovergang in Marienborn is het sinds 2011 Europees Erfgoed. gedenkstaette-marienborn.sachsen-anhalt.de



GOSLAR

6 De Rammelbergmijnen van Goslar staan van oudsher bekend om hun zilver, koper, lood en zinkwinning. Net als Quedlinburg werd Goslar in de 19de eeuw bij Brandenburg-Pruisen ingelijfd. In de 20ste eeuw herontdekte het naziregime de onuitputtelijke rijkdom van de mijnen. Het historische centrum staat op de werelderfgoedlijst.

OP DE GRENS TUSSEN OOST EN WEST



INFOGRAPHIC YMKE PAS



TEUFELSMAUER THALE

8 Het landschap tussen Ballenstedt en Blankenburg wordt gekenmerkt door een aantal bizarre rotsformaties die al eeuwenlang worden omgeven door sagen en legenden. De Duivelsmuur ontleent zijn naam aan een weddenschap die de duivel zogenaamd afsloot met God. Satan verloor en koelde zijn woede op de 4 km lange zandsteenrichel.



CIRCUIT OSCHERSLEBEN

9 Na de Duitse hereniging was de Motorsport Arena Oschersleben het eerste permanente circuit dat in voormalig Oost-Duitsland werd geopend. Net als de drie jaar later ingehuldigde Lausitzring was ook dit Mickey Mousebaantje ten zuidwesten van Maagdenburg vooral bedoeld om de lokale werkgelegenheid te stimuleren.
www.motorsportarena.com



HOTEL QUEDLINBURG

10 Als uitvalsbasis kozen we het landelijke viersterren-Romantik Hotel am Brühl, in Quedlinburg. Dit authentieke vakwerkstadje ligt aan de noordelijke rand van de Harz, aan de westoever van de rivier de Bode. Samen met de Sint-Servaaskerk en het befaamde Kasteel Quedlinburg maakt de oude binnenstad deel uit van het Unesco-Werelderfgoed.
www.hotelambruehl.de



PORSCHE-MUSEUM LEIPZIG

11 Een bezoek aan de historische Porsche-collectie in het futuristische hoofgebouw van de Porsche-fabriek in Leipzig is alleen mogelijk als onderdeel van een begeleide fabriekstoer, eventueel in combinatie met een circuittraining. Zowel het museum als het Porsche-testcircuit bevindt zich op het fabrieksterrein. Vooraf reserveren is dus noodzakelijk.
www.porsche-leipzig.com



GRENZIMBISS HOHEGEISS

12 Culinaire hoogstandjes hoeft je van dit rudimentaire eettentje natuurlijk niet te verwachten, maar nergens anders word je zo nadrukkelijk teruggeworpen naar de Oostblok-sfeer van weleer als in de Grenzimbiss in Hohegeiss. Prijzen, porties en interieur stammen nog uit de DDR-tijd, toen Hohegeiss pal naast de zonegrens lag. Achter de parkeerplaats staat de gedenksteen voor Helmut Kleinert, die zijn republiekvlucht in 1963 met de dood moest bekopen.



IN KRAPPE BOCHTEN KUN JE DE NEUS MAKKELIJK NAAR BINNEN KRIJGEN

LES IN LUXE

Voordat tijdens de autoshow in Guangzhou het doek van de Mercedes-Maybach GLS werd getrokken, mochten we er in Zuid-Frankrijk al mee kennismaken. We kregen daar een lesje in de betekenis van ultieme luxe.

Tekst **Sandor van Es** • Fotografie **Mercedes-Benz**



Uitklapbare treeplanken vergemakkelijken het instappen.





ok de nederzettingen van de gefortuneerden kennen gradaties. Villefranche-sur-Mer, gelegen aan een smalle, door steile rotsen omgeven kustweg van Nice naar Monaco, is wat Bloemendaal is voor Amsterdam. Als we de doorgaande weg verlaten en via de Avenue Auguste Galtier de berg oprijden, worden de huizen groter en de hekken hoger. Halverwege moeten we door een voor normale mensen

gesloten toegangspoort, waarna we het domein van de súperrijken betreden. Met nóg grotere villa's en nóg mooiere uitzichten. We slingeren verder omhoog, tot we onze bestemming bereiken: Bayview, een strakke, hypermoderne villa, te huur voor feesten en partijen. Voor € 40.000 tot € 60.000 per week ben je helemaal de man. Het magnifieke uitzicht op de baai is gratis, dat dan weer wel. De jachten die ver in de diepte voor anker liggen, fonkelen als diamanten in het azuurblauwe water. Het is een passend decor om een nieuwe Maybach te lanceren. Hier aan de Côte d'Azur vloeien de euro's, dollars en roebels net zo rijkelijk als de champagne. Wie hier leeft, verplaatst zich natuurlijk in stijl. Kom je in Monaco bij Hôtel de Paris in een 'gewone' GLS of S-klasse voorrijden, dan word je waarschijnlijk met de nek aangekeken. Kom je daarentegen met een Maybach, dan zwaaien de deuren letterlijk voor je open.

TWEDE REVIVAL

De nuchtere Nederlander ziet in Maybach waarschijnlijk niets meer dan een 'opgepimpte' Mercedes. Vergis je echter niet; Maybach staat synoniem voor ultieme luxe, en dat vergt perfectie tot in de kleinste details. *Ultimate excellence*, het allerbeste van het allerbeste: die gedachte leunt op de roaring twenties, toen de elite de wereld begon te bereizen met weelderige oceaancruisers als de Normandie en de Queen Mary, en door de lucht met ultraluxe zeppelins. Wilhelm Maybach, motorontwikkelaar bij Daimler, rook kansen en zette samen met zoon Karl een motorenfabriek op om die luchtschepen van aandrijving te voorzien. Tussen



Passend decor. In de tuin van Villa Bayview een prachtige design-oefening van Maybach.

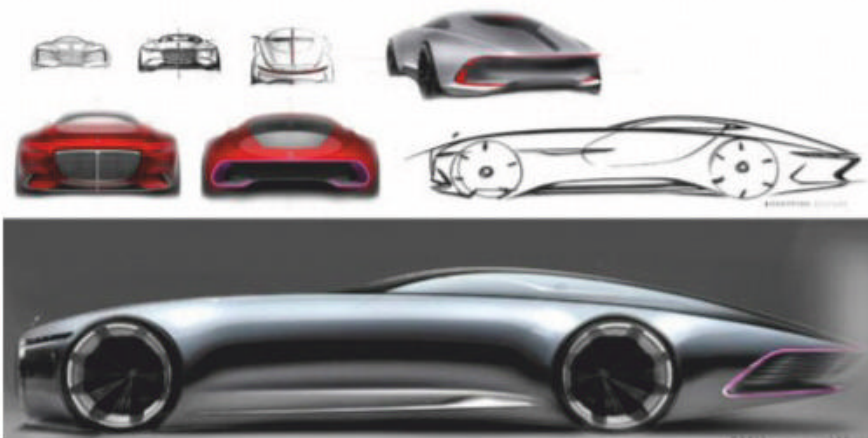
1921 en 1940 legde Maybach zich toe op de productie van auto's; de Duitse limousines werden al snel ware statussymbolen en vonden hun weg naar de adel, vorstenhuizen en schatrijke burgers.

Hoe vertaalt zich dat in het moderne Maybach? Daimler nam het merk in 1960 over, de fysieke revival volgde in 2002 met de Maybach 57 en 62, achterevoegsels die verwezen naar de lengte van de koets. Het werd geen succes, in 2012 volgde een roemloos einde. Twee jaar later keerde het merk opnieuw terug, nu als submerk van Mercedes, net als AMG. In plaats van die afkomst te verloochenen, wordt die tegenwoordig juist benadrukt. Kopers krijgen de nieuwste en allerbeste technologie van Das Haus, gecombineerd met de exclusiviteit en weelde van Maybach. En dat voor een prijs die tussen die van een top-Mercedes en een Rolls-Royce ligt. Een gouden zet: van de Mercedes-Maybach S zijn intussen 45.000 exemplaren aan de man gebracht, in 2018 was zelfs elke zevende S-klasse die de fabriek verliet een Maybach.

SIZE DOES MATTER

Nu is het tijd voor de volgende stap, en die wordt hier aan de rand van Nice onthuld: de Mercedes-Maybach GLS 600, die het vanaf medio 2020 gaat opnemen tegen onder meer de Range Rover SV Autobiography en de Bentley Bentayga.

Grootte doet er in dit geval wel degelijk toe. Wat er onder de Zuid-Franse zon onder het doek vandaan komt, is visueel behoorlijk overdonderend. De afmetingen van de koets zijn gelijk aan die van de donorauto, het enige verschil is de dik vijf centimeter grotere wielbasis achter. Robert Lesnik, Head of Exterior Design, legt uit hoe het grootste model uit het Mercedes-gamma dankzij diverse ontwerptruc's nóg meer *road presence* heeft: "Met de chromen omlijning van de zijruiten wordt het silhouet optisch verder uitgerekt, en dankzij de chromen B-stijlen lijkt de auto ook nog



Maybach nieuwe stijl begon met schetsen voor de Vision 6.



HOREN, ZIEN EN RUIKEN

Luxe draait niet alleen om wat je ziet, maar om het prikkelen van alle zintuigen. Het oor wil ook wat, daarom is een Mercedes-Maybach uitgerust met het meest uitgebreide, high-end Burmester 3D surround system. Met 27 high-performance speakers, een 24-kanals versterker en een vermogen van 1.590 watt wordt de cockpit een heuse concertzaal als je het volume open zet. Zoals bij andere Mercedes-modellen is optioneel een Air Balance-pakket verkrijgbaar, dat de lucht in het interieur extra goed filtert en bovendien ioniseert. Daarnaast krijg je er een geursysteem bij, een apparaatje in het dashboardkastje dat onafhankelijk van de airconditioning parfum verspreidt en dat via de boordcomputer is in te stellen. Een team van specialisten is een jaar lang bezig geweest om het juiste signature scent voor de Maybach GLS te ontwerpen. "Het interieur van de Maybach is letterlijk

en figuurlijk licht. We kwamen daarom op Osmanthus, een witte, Chinese bloem", vertelt expert Sabine Engelhardt. "Voor de juiste balans moet daar nog wel een tegengestelde noot in zitten, zeker gezien de grote, opvallende buitenkant. We hebben een 'groen-factor' toegevoegd, een synthetisch molecuul dat we zelf hebben samengesteld uit de geurnoot die alle groene planten met elkaar gemeen hebben. Accenten van leer en thee zijn de finishing touch." Mocht het je niet bevalen: er

zijn nog 11 andere luchtjes verkrijgbaar. Engelhardt: "Je kunt zelfs een lege flacon bestellen en er je eigen parfum in doen. Of elke andere vloeistof die ruikt. Zelfs whisky kan..." Om het Maybach-gevoel compleet te maken, is er ten slotte een uitgebreide selectie aan luxe accessoires, zoals tassen, zonnebrillen, lederwaren, kantoorbenodigdheden en diverse spullen voor de uitzet. Met bijvoorbeeld de zilveren champagnekoeler á € 7.600 kun je ook thuis in stijl genieten van je favoriete bubbels.



wat hoger.” De op de Vision 6 geïnspireerde grille met verticale spijlen vormt eveneens een belangrijk element, aldus Lesnik. “Het is een knipoog naar het krijtstreepkostuum en de neus lijkt er verticaler door. Daarom staat de Mercedes-ster ook rechtop. Het was trouwens nog een hele klus om alle radarelementen in de grille verwerkt te krijgen.” Optioneel is een *two-tone* lak verkrijgbaar, de klant kan kiezen uit acht verschillende kleurencombinaties. De 23-inch wielen met 325 millimeter brede banden en de als juwelen ontworpen multibeamledverlichting maken de buitenkant af.

EXCLUSIEVE AANDRIJFLIJN

Instappen gaat vanzelfsprekend stijlvol. Doe het portier open en de Maybach zakt 25 millimeter naar beneden, tegelijkertijd klappen twee grote treeplanken uit. Er zijn binnenin nog best wat handgepolijste en -gelakte panelen te vinden, je treedt echter vooral in de 21ste eeuw binnen. Dus geen klassieke, analoge klokken, maar de meest actuele versie van Mercedes' digitale instrumentarium, gekoppeld aan de meest uitgebreide comfort-, infotainment- en veiligheidssystemen. “De klanten veranderen, worden jonger. Daar hoort tegenwoordig digitale luxe bij”, verklaart Lesnik. De voorzieningen in een gewone GLS zijn al op topniveau, de Maybach onderscheidt zich onder meer met graphics in Maybach-signatuur, nóg hoogwaardigere materialen en specifieke kleuren plus verlichtingsopties. Je kunt zelfs de dakhemel met het fijnste nappaleer laten bekleden, om maar iets te noemen.

Wanneer de chauffeur op het van Maybach-logo voorziene gaspedaal trapt, worden 588 weldadige pk's en 730 Newtonmeters geprikkeld, komend van een exclusieve variant van de welbekende 4.0 V8 biturbo. De aandrijflijn is voorzien van een aan het 48V-boordnet gekoppelde starter-generator, die een additionele, tijdelijk 'EQ-boost' van 22 pk en 250 Nm kan leveren. Net als bij de reguliere GLS zijn actieve *body control* en luchtvering standaard, additioneel is het rijprogramma Maybach. Naast het onderstel worden



hiermee de gaspedaalrespons en de reacties van de negen-traps automaat optimaal versoepeld.

VORSTELIJK ZITTEN

Prestatiecijfers zijn ten tijde van dit schrijven nog niet bekend, maar dat is niet zo belangrijk. Waar het echt om gaat, is de beleving achterin. De Maybach komt er als vier- of vijfzitter en vooral in eerstgenoemde variant krijg je het ultieme *first class*-gevoel. De riant wielbasis van 3,16 meter en het ontbreken van een derde zitrij lieten ruimte voor optimale positionering van de verwarmbare en verkoelbare

massagezetels. Die zijn 12 centimeter verder naar achteren geplaatst, wat niet alleen zorgt voor een maximale beenruimte van 1,34 meter maar ook dat ze met uitgeklapte voetensteun bijna volledig horizontaal kunnen. Net als in een vliegtuig zitten er uitklaptafeltjes in de armsteunen en tussen de leuning vinden we een koelkast met ruimte voor drie champagneflessen. Voor beide passagiers achterin is er een eigen 11,6-inch groot beeldscherm voor het infotainment-systeem. Mocht dat te ver reiken als de stoel plat ligt, dan is er nog een losse tablet om je muziek op af te spelen, een film te kijken of het klimaat in jouw hoek van de auto te regelen. Of om bijvoorbeeld de *hot stone massage* te activeren. We zouden het hier zelfs tijdens deze statische introductie wel een paar uur volhouden, maar zo snel als het doek eraf ging, gaat het er ook weer op. Wat rest is een snel glas champagne en een taxirit per Mercedes Vito naar het vliegveld, waar de easyJet-vlucht naar Amsterdam op ons wacht. Best een koude douche na dat warme Maybach-bad. **W**

1 Herkenbaar GLS, maar dan qua materialen en afwerking nóg een treetje hoger. 2 Dankzij het uitneembare tablet in de armsteun hoef je in ligpositie niet uit je stoel om het infotainment te bedienen.





HOMMAGE AAN TIJDLOZE KLASSIEKER

De klassieke Pontiac Firebird is een waar stijlicoon. Zijn krachtige lijnen en ingetogen sportiviteit hebben deze muscle car wereldwijd geliefd gemaakt. Met de herfst-winter 2019-collectie brengt Cast Iron een hommage aan deze rijdende legende.

Het resultaat is een spannende combinatie van sportieve en functionele outdoorelementen in een dressed-up denim-stijl. Het kwaliteitsniveau van details en afwerking is hoger dan ooit. In de collectie worden de kleuren consequent in alle productgroepen doorgevoerd. Frisse kleuren worden gecombineerd met rood, blauw en denim en voor het eerst doet zwart zijn intrede bij dit merk. Het designteam van Cast Iron heeft meer dan ooit werk gemaakt van de details. Centraal in de collectie staat de sportieve racestreep, als respectvolle link naar de muscle cars van weleer. Voor deze collectie is dat grafische startpunt vertaald in verschillende outlines, tegenstellingen tussen uitgespaarde en gevulde vlakken en diagonale lijnen.

HET ICOON: DE JETFIRE

In de garderobe van iedere man hoort een leren jack thuis. Cast Iron presenteert deze tijdloze must-have dit seizoen in een rebelse uitvoering: de Jetfire. Dit jack van zwart schapeleer heeft een diagonale rits, terwijl voor extra warmte en comfort een royale, afneembare kraag van schapenwol is toegevoegd. Met de gespen op de taille en de ritsen in de manchet creëer je altijd de perfecte pasvorm.





OUTERWEAR: SPANNENDE COMBINATIES

Reizen door onbekende landschappen en over ruige wegen inspireerde dit deel van de collectie. De jassen zijn een mix van details van muscle cars en het outdoor/hiking-thema als trend. Die kun je terugzien in het gebruik van de hikingkoorden, die in de gehele collectie te vinden zijn en als een rode draad alles met elkaar verbindt. Er zijn felle kleuren als accenten gebruikt, maar ook bijvoorbeeld gerecycled polyester, dat wordt hergebruikt om de wereld duurzamer en schoner te maken. Alle jassen hebben een waterafstotende coating, waardoor ze perfect zijn voor een winterse dag waarop je met plezier uit je auto stapt om een verfrissende wandeling te maken.

UP-TO-DATE DENIM

In het dressed-up denimbeeld van Cast Iron is een goede jeans natuurlijk onmisbaar. Net als in eerdere collecties voert het merk twee fits: Riser en Cope. De Riser is een slimfit denim: een moderne fit met een normale taille en smalle pijp. De Cope heeft een tapered fit: een normale taille, ruimte op de bovenbenen en vanaf de knie een smal toelopende pijp. Beiden modellen zijn voorzien van stretch om flexibiliteit en comfort te waarborgen. Behalve met de verschillende seizoenswassingen van deze modellen is de Cope leverbaar in een speciale uitvoering: de GT Preshrunk. Hiervoor gebruikt Cast Iron premium denim van Candiani, een fabrikant die wereldwijd vooroploopt met innovatieve en duurzame stoffen. Daarnaast legt Cast Iron dit seizoen de nadruk op chino's. Deze zijn comfortabel slimfit en uitgevoerd in verschillende materialen en kleuren. Het Cast Iron Cobra Shirt keert elk seizoen terug in de collectie. Dankzij de hoogwaardige kwaliteit, de slimfit pasvorm en de comfort-stretch, easy-care-afwerking is het shirt niet meer weg te denken uit het mannelijke modebeeld. Gecombineerd met een comfortabele denim en een leren jack is dit shirt jouw moeiteloos stijlvolle keuze voor elke dag. Het Cobra Shirt is leverbaar in vijf kleuren.

WWW.CASTIRON-CLOTHING.COM



UNICUM

BRABUS 190 E
3.6S LEICHTBAU

ZWAARGEWICHT

Een fors opgeboorde zescilinder uit de E-klasse, een gestript interieur met twee Recaro's, een rolkooi en semislickbanden. Het is 1989 en Brabus werpt met de 190 E 3.6S Leichtbau niet de handschoen richting Porsche, maar steekt brutaalweg de middelvinger op.

Tekst Natan Tazelaar • Fotografie Andrew Walkinshaw



'VOOR MIJ WAS ER MAAR ÉÉN OPTIE OM EEN ORIGINELE LEICHTBAU TE BEZITTEN: ZELF BOUWEN'

2

Tuning heeft voor heel wat autoliefhebbers een nare bijmaak. Het fenomeen is echter al zo lang onder ons dat het zijn eigen klassiekers kent. Een goed voorbeeld vinden we in Bottrop, waar de firma Brabus sinds 1977 succesvol Mercedesen veredelt en sneller maakt. Vooral in de beginperiode, rond 1980, gingen tuners zeer kwistig om met zaken als spoilers, skirts, vleugels en koelsleuven. Niets was te gek, overdrijven was de norm. Zelfs het gerenommeerde

AMG stond niet bekend om goede smaak en verfijning, maar kijk waar ze nu staan. Je hebt nu eenmaal tuning en tuning en het gaat hier niet om een setje veel te grote wielen, dito spoilers en een opzichtige wrap. De felrode klassieke Brabus die wij hier in Bottrop ontmoeten, lijkt door zijn ogenschijnlijk foute uitstraling wel in die categorie thuis te horen, maar de 190 E 3.6S Leichtbau is van een heel andere orde. Brabus heeft niet voor niets de status van autofabrikant weten te verwerven.

Die status heeft het te danken aan radicale ombouwpraktijken met zelf ontwikkelde en gefabriceerde onderdelen. De motor staat centraal en de engineers deinzen er niet voor terug om die van Mercedes-Benz of zelfs AMG direct eruit te lepelen en naar het onderdelenmagazijn te verbannen. In Bottrop, hartje Ruhrgebied, zijn ze zeer bedreven in de inbouw van zo groot mogelijke motoren in modellen waar die volgens Das Haus niet thuishoren. Krachtpatsers die zich qua vermogen kunnen meten met de Lamborghini's en Pagani's van deze wereld. Extreme Brabus-bolides zijn de Rocket en Bullit, gebaseerd op respectievelijk de CLS- en C-klasse. Mercedes (lees: AMG) voorziet deze modellen maximaal van een forse V8, Brabus stopt er doodleuk een 800 pk sterke V12-biturbo in en breekt Guinness World Records met topsnelheden van ruim 360 km/h.



1 De M 103.980 zes-in-lijn werd opgeboord van 3,0 naar 3,6 liter en voorzien van nieuwe zuigers, drijfstangen en in- en uitlaatspruitstukken voor 272 pk bij 6.000 tpm en een destijds Porsche 911 verpulverende topsnelheid van 270 km/h. 2 De rijbeleving in de 3.6S Leichtbau is uniek en het best te omschrijven als de perfecte fusie van een snelle, compacte Mercedes-Benz en een raceauto. Precies wat Brabus-oprichter Bodo Buschmann en Sven Gramm voor ogen hadden.

BRABUS 190 E 3.6S LEICHTBAU

MOTOR	6-cil. in lijn (M 103.980)
CILINDERINHOUD	3.590 cc
MAX. VERMOGEN	272 pk bij 6.000 tpm
MAX. KOPPEL	365 Nm bij 4.800 tpm
AFMETINGEN L/B/H	4,42/1,68/1,35 m
WIELBASIS	2,67 m
GEWICHT	1.340 kg
VERSNELLINGEN	5, handgeschakeld
AANDRIJVING	achterwielen
REMME	schijven/schijven
BANDEN	225/45ZR16 Yokohama A 048 Medium
TOPSNELHEID	270 km/h
0-100 KM/H	6,3 sec
PRIJS 1989	DM 126.673
PRIJS NU	€ 70.000



TRENDSETTER

De 190 E 3.6S Leichtbau mag je gerust een trendsetter noemen, als eersteling van Brabus met kingsize motor. Het begon met de 190 E 3.6, waarbij een standaard 190 E met 2,6-liter zescilinder (M 103.940) ineens een 3,0-liter zescilinder (M 103.980) uit de E-klasse te slikken kreeg. Door een nieuw ontwikkelde krukas en het nodige slijp- en polijstwerk namen boring en slag toe van 88,5 x 80,25 naar 92 x 90 millimeter. Dat was nog niet voldoende, dus met nieuwe zuigers, een sportuitlaat, een vrijer ademend luchtfilter en talloze andere ingrepen ontstond de 3.6S, die een vermogen van 272 pk en 365 Nm koppel leverde. Met de pk-wedloop van tegenwoordig zijn zulke cijfers bijna gemeengoed in het middensegment, maar besef wel dat de 3.6S in 1989 evenveel koppel leverde als de 420 SE met zijn 4,2-liter achtcilinder en bijna evenveel vermogen als de 5,6-liter V8 in de 560 SEL, destijds het topmodel van Mercedes-Benz. Standaard had de 3.6S een verlaagd onderstel, 16-inchwielen, een voorspoiler en een bescheiden spoiler op de achterklep. In de hoop op extra exposure verwijderde Brabus 'overbodig' gewicht. Zaken als airconditioning, de standaard voorstoelen, de achterbank, dempingsmateriaal en koffer-ruimtebekleding verdwenen. Daarvoor in de plaats kwamen twee lichte Recaro's met harnasgordels, een rolkooi en drie meters in de middenconsole.

De Leichtbau mag dan bedoeld zijn als lichtgewichtvariant van de toch al indrukwekkende 190 E 3.6S, eigenlijk was het meer een zwaargewicht die met alle concurrenten de confrontatie kon aangaan. Om met opgeheven hoofd uit de strijd te komen en de ander met een bloedneus achter te la-

ten. Aan de buitenkant laat de compacte Brabus geen ruimte voor twijfel, met zijn felrode carrosserie, de meegespoten grille die één geheel vormt met de motorkap en alle verchromde details die in hoogglans zwart zijn uitgevoerd. Waar de gewone 3.6S nog enigszins subtiel oogt, is ingetogenheid bij de Leichtbau ver te zoeken.

Kort na de introductie in 1989, die met veel media-aandacht gepaard ging, leek de straatracer op deze pagina's van de aardbodem verdwenen. Het zou twee decennia duren voor hij weer opdook. Dat is te danken aan de pr- en marketing-directeur van Brabus, Sven Gramm. Tijdens een heerlijke Duitse lunch vertelt hij het verhaal achter zijn unieke W201. "Van de 3.6 en latere 3.6S werden alleen varianten met een luxueus interieur besteld. Niemand had interesse in die felrode, lichtgewicht showauto. Die is later dan ook op verzoek van een klant voorzien van een volledig interieur en daarmee was de originele Leichtbau verdwenen. Voor mij was er dus maar één optie om een exemplaar te kunnen bezitten: zelf bouwen."

Gramm verrichtte talloze uren noeste handenarbeid en schroomde niet collega's om raad en hulp te vragen. Na tien maanden werken in de avonden en weekenden was de 190 E 3.6S Leichtbau herboren. "We hebben de auto tot in het kleinste detail nagebouwd en alles wat niet meer verkrijgbaar was, is hier in de fabriek gemaakt of hebben we elders laten maken." Vlak voor we instappen toont Gramm nog de uitgebreide specificatielijst, met daarop helemaal onderaan de taxatiewaarde van maar liefst 70.000 euro.

DE TECHNICI DEINZEN ER NIET VOOR
TERUG OM DE MOTOR VAN AMG
DIRECT ERUIT TE LEPELEN



1 Een leek zou de Leichtbau als een goedkoop knutselproject met plastic opzetstukken uit een postordercatalogus kunnen wegwuiven, zonder te beseffen hoeveel handwerk en vooral hoogwaardige technische kennis onder de compacte W201-carrosserie schuilt. 2 Vanuit deze hoek zijn de rolkooi, de Yokohama-banden en de oliekoeler midden onder de achterspoiler goed zichtbaar. Qua rijbeleving heeft Gramm gelijk als hij zegt: 'Ik zou geen Evo II willen hebben in plaats van de Leichtbau, tenzij er een originele DTM-motor met 400 pk in ligt.' Maar de Evo II is enorm in het voordeel met zijn waardevermeerdering.

POLYESTER OPZETSTUKKEN

We rollen rustig de Brabus-Allee af naar de oprit E34 richting Oberhausen. Wat opvalt is dat demping en vering best comfortabel zijn, ondanks dat uiterlijk en interieur anders doen vermoeden. Ook opvallend is het kleverige afrolgeluid van de banden, maar storend is dat niet. Eenmaal op de oprit gaat het gas naar beneden en 365 Nm koppel zorgt voor een abrupte versnelling. Geen moment van terughoudendheid zoals bij turbomotoren of hoogtoerige raceblokken, maar direct vanaf 2.000 tpm een prachtig lineaire acceleratie. Hoe verder de toerenteller richting het rode gebied bij 6.500 zwaait, des te wilder de 190 accelereert. In zijn drie is de acceleratiedrang onverminderd en de flauwe S-bocht die de oprit vormt, zorgt ervoor dat het onderstel zijn ware karakter toont. De banden leveren aanzienlijk meer grip dan je bij een auto van deze leeftijd zou verwachten. Er liggen dan ook voor straatgebruik gehomologeerde semislicks van Yokohama onder.

Eenmaal op de snelweg kunnen we in één beweging naar de linkerbaan en bij overschakelen naar de vierde versnelling zitten we al ver boven de 200 km/h. Verkeersdrukke noopt tot kalmte en vanwege een onoplettende inhaalactie vóór ons maken we kennis met de *Hochleistungsbremsanlage* met schijven van 286 mm. De stopkracht is verbijsterend en ook dat is mede aan de enorme grip van de Yokohama's te danken. Nadeel is wel dat je je best moet doen om 7.500 kilo-



meter met een setje te halen, erkent Gramm. De remkracht en het prettige onderstel bieden zo veel vertrouwen dat we enkele malen vol gas doorhalen. De acceleratie bij 230 km/h is indrukwekkend genoeg om niet te twijfelen aan de topsnelheid van 270 km/h. Een tuner — sorry, fabrikant — met een handvol wereldsnelheidsrecords op zijn naam geven we graag het voordeel van de twijfel.

Na enkele kilometers op de snelweg wijst Gramm op de drie meters in de middenconsole. 'Hier kun je de olietemperatuur van de versnellingsbak, motor en achteras aflezen. De koelers voor motor en transmissie zitten vóór de waterkoeler en die voor de achteras zit onder de achterspoiler. De meters van de achteras en versnellingsbak beginnen pas uit te slaan als je langdurig hard rijdt, maar ik heb de waarschuwing-lampjes nog nooit zien aangaan. En geloof me: ik spaar hem beslist niet op de *Autobahn*', zegt Gramm, die al 25 jaar bij Brabus werkt.



1 Om oververhitting van de achteras te voorkomen, monteerde Brabus een derde oliekoeler. De warmtewisselaar zit op de achterklep onder de spoiler, de olieleidingen lopen van en naar de thermostaat op de bodem van de kofferruimte en vandaar door de bodem naar het differentieel. 2 Het is een doorsneedashboard, op een aangepaste toerenteller en snelheidsmeter na, en de drie extra meters in de middenconsole voor de olietemperaturen van versnellingsbak, motor en achteras. 3 Het interieur is niet klakkeloos



leeggetrokken, maar ontdaan van onnodige zaken en stijlvol, zoals gebruikelijk in Bottrop. Ondanks de afslankkuur en de lichtgewicht Recaro's weegt de Leichtbau 120 kilo meer dan de zescilinder 190 E 2.6 en evenveel als de 190 E 2.5-16 Evolution II homologatiespecial voor de DTM.



GROTE RIVAAL AMG

In de late jaren 80 had AMG aanzienlijk meer vrijheid dan tegenwoordig, doordat het net als Brabus zelfstandig opereerde zonder noemenswaardige verantwoordelijkheid richting het toenmalige Daimler-Benz. Dat verklaart buitensporigheden als de 280 TE 5.0 (W123) en 300 CE 6.0 (W124), waarbij laatstgenoemde in de VS met de toepasselijke bijnaam Hammer door het leven ging. Ook AMG ontwikkelde een variant van de M 103.980 voor de 190 E en kwam in 1986 met een 3,2-liter die 234 pk leverde. Vanaf 1991 was deze motor via Mercedes-dealers te bestellen in de AMG 190 E 3.2, waarmee dit de eerste officiële samenwerking tussen AMG en Mercedes-Benz was in de ontwikkeling en verkoop van straatauto's. De latere M 104 met 24 kleppen en 280 pk is bekend uit de verschillende W124-varianten (E 36 AMG) en vooral de W202, die als C 36 AMG werd aangeboden: het eerste serieproductiemodel van AMG en Mercedes-Benz. Tussen de 3.6 en de 3.2 zat eind jaren 80 nog de M 104 met een inhoud van 3,4 liter en ook deze motor werd voornamelijk voor de W124 gebruikt. Het vermogen: 272 pk, net als de twaalfklepper Brabus 3.6S.



EVOLUTION II

Aangekomen op de fotolocatie in Düsseldorf openen we de motorkap om het pronkstuk te kunnen aanschouwen. In de compacte motorruimte ligt de forse zes-in-lijn met zijn felrode cilinderkop bijna klem tussen het schutbord en de radiator met daarop de twee oliekoelers. In de kofferbak zien we de koeling voor het achterdifferentieel. De warmtewisselaar op het kofferdak is via gevlochten metalen slangen verbonden met zowel een oliepomp op de bodem van de reservewielbak als het differentieel in de achteras. De pomp springt via een thermostaat aan wanneer de temperatuur in de achteras boven 120 graden komt om het differentieel ook bij langdurig hoge snelheden koel te houden. Het zijn dit soort details die de Brabus zo speciaal maken, want voor de leek zou het net zo goed een verlaagde Mercedes met polyester opzetstukken kunnen zijn. Het gewicht van 1.304 kilo en de potige zescilinder maken de Leichtbau ook nu nog een tegenstander waar niet mee te spotten valt. Op de dunbevolkte landweggetjes rond Düsseldorf liggen de snelheden al rap op waarden die beter onvermeld kunnen blijven. Het besef dringt door dat deze unieke creatie in de late jaren tachtig tegen de grens van het geloofwaardige aan schurkte. Niet alleen een AMG-Mercedes of een BMW M-model, maar ook een Porsche 911 was geen partij voor dit knutselwerkje. Ondanks het sportluchtfilter en de lichtmetalen sportuitlaat is het geluidsniveau in de Leichtbau draaglijk, met een sportieve ondertoon. Bij hogere toerentallen klinkt de motor mooi rofflend zoals alleen een zes-in-lijn dat kan, bij ontspannen cruisen zorgen het hoge koppel bij lage toerentallen en de lange eindoverbrenging voor een alleszins acceptabel geluidsniveau. Toch is er te allen tijde voldoende reserve om zonder terugschakelen te kunnen versnellen indien dat gewenst is. Tijdens de rit komt het gesprek onvermijdelijk op wat velen als de ultieme 190 zien: de 190 E 2.5-16 Evolution II. 'Ik heb deze Leichtbau regelmatig kunnen vergelijken met een Evo I van een kennis en daar rij ik zonder problemen van weg. Een Evo II is nauwelijks sneller dan de I, dus die maakt ook geen kans', glimlacht Gramm. 'Vergeet niet dat daar slechts een 2,5-liter viercilinder in ligt met 204 of 235 pk. Die komen dik tekort ten opzichte van deze zescilinder', vervolgt hij met een liefkozend klopje op het dashboard. 'Ik zou best een Evo II willen hebben, hoor, maar dan wel met een originele DTM-motor die 9.000 tpm draait. Dat is natuurlijk onhaalbaar, dus dit is veruit het snelste alternatief.' Op het circuit zal de Brabus een aardige kluif hebben aan elke willekeurige Evo, maar puur op acceleratie en snelheid komt de Evo II zonder twijfel met een bloedneus uit de strijd. Dat is overeenkomstig de filosofie van Brabus: het merk neemt niet deel aan enige vorm van autosport. Individualiteit en extreem grote motoren, liefst in verhoudingswijs kleine auto's, zijn de belangrijkste aspecten waarop de fabrikant zich al vier decennia richt. En met succes, want zelfs AMG heeft geen antwoord op de meest extreme creaties die Bottrop verlaten. Of, zoals Gramm het stelt: "Waar AMG ophoudt, daar beginnen wij pas." ■

HOOGSTE
VERSNELLING

FERRARI F8
TRIBUTO



POWER + SOUL

Tekst Roy Kleijwegt • Fotografie Ferrari





Ferrari eert zijn eigen V8 met de nieuwe F8 Tributo. In de heuvels tussen Bologna en Florence boezemden wij fietsers en schapen angst in met het apparaat.

Als ik langs de rivier mijn auto parkeer achter een andere journalist met dezelfde blauwe testauto, trekken we onvermijdelijk de aandacht van de voorbijgangers. Hoewel de mensen in deze contreien

best wel iets gewend zullen zijn, zitten we toch alweer bijna 200 kilometer van Maranello af. Maar Ferrari heeft bijna overal ter wereld een illustere status, dus zeker hier, zo dicht bij de thuisbasis. “Elettrico?”, vraagt een man en hij wijst naar de F8. Een rare vraag, zo lijkt het. Waarom zou dit een elektrische auto zijn? Puur vanwege zijn futuristische uiterlijk? Maar de man blijft de vraag herhalen en dan valt voor mij het kwartje. Het is een veel minder domme vraag dan ik in eerste instantie dacht. De man verwacht de gloednieuwe F8 met de nog nieuwere SF90, die begin deze zomer is onthuld. Een hybride hypercar met 1.000 pk, met ruwweg dezelfde dimensies als deze blauwe F8 Tributo. Dat hij ze door elkaar haalt, is in een jaar dat Ferrari maar liefst vijf nieuwe auto's onthult, niet bepaald een schande.

Het uiterlijk van de F8 is merkbaar een evolutie van de 488 GTB. De grootste wijzigingen zien we aan de achterkant, waar de dubbele achterlichten terug zijn. Nu met een omvatting die moet terugverwijzen naar auto's als de 288 GTO en de F355. De kunststof motor- kap met zijn sleuven daarentegen is overduidelijk F40-stijl, al is de spoiler nu meer in de koets ingebouwd in



plaats van dat hij er bovenop zit zoals bij die legendarische supercar. De wijzigingen aan de voorkant komen voor een deel van de hardcore 488-Pista, die als eerste de S-Duct had. Een opening in de neus die we kennen van de Formule 1 om de lucht beter over de neus te geleiden voor meer downforce, die op de vooras tot 16 procent hoger is dan op de 488 GTB. Aan de zijkant ook meer strakke lijnen en sleuven dan op de voorganger, om daarmee zo veel mogelijk koele lucht naar de motor te leiden en gelijktijdig de downforce te vergroten. Ferrari weet de veelvoud aan spoilers en sleuven beter in het geheel te bouwen dan bij sommige concurrenten het geval is, maar het heel vloeiende is er wel een beetje af.

STEEGJES EN GROENE HEUVELS

Het maakt de aanwezigheid van de auto er niet minder op. Als we starten om verder te gaan, hebben we al veel bekijks. Duimen gaan omhoog en jongetjes gebaren dat ze wat kabaal willen horen. Om dit Italiaanse dorp niet te veel tegen ons in het harnas te jagen, gebaren we verontschuldigend dat dat er nu even niet inzit: de groene heuvels waar het wel kan, zijn te dichtbij om in de krappe steegjes geforceerd stoer te lopen doen. Ferrari repte tijdens de onthulling van deze auto van “een compleet nieuw model”, maar de overeenkomsten met de 488 GTB zijn zeker in de cockpit wel érg aanwezig. De F8 is ook snel gekomen. De 488, op zich al een forse doorontwikkeling van de 458 Italia, kwam eind 2015. Dat was zes jaar na de 458. Drieënhalf jaar later zagen we al hoe het doek van de F8 werd getrokken. Tributo, noemt Ferrari de auto. Als eerbetoon aan de 3.9-V8-turbomotor, die een bulk aan awards heeft gewonnen. Voor de F8 werd de motor nog eens goed aangepakt en verder opgepompt. Hij levert nu 720 pk, genoeg om de F8 met angstaanjagende snelheden over de Italiaanse heuvels

FERRARI F8 TRIBUTO

MOTOR	V8, biturbo
INHOUD	3.902 cc
VERMOGEN	720 pk (530 kW) bij 8.000 rpm
KOPPEL	770 Nm bij 3.250 tpm
VERSNELLING	7 traps, dubbele koppeling
LENGTE	4.611 mm
BREEDTE	1.979 mm
HOOGTE	1.206 mm
WIELBASIS	2.650 mm
GEWICHT (DROOG)	1.400 kg
BANDEN V/A	245/35ZR20 305/30ZR20 J11.0
0-100 KM/H	2,9 s
0-200 KM/H	7,8 s
TOPSNELHEID	>340 km/h
VERBRUIK	n.n.b.
CO₂-UITSTOOT	n.n.b.

Alle gegevens volgens fabriekspgave

1



1 Geparkeerde F8'en werden aangezien voor de SF90.
2 In het interieur zijn de wijzigingen ten opzichte van de 488 kleiner.
3 Geïntegreerde spoiler, de tijd van de F40-stijl-spoiler ligt ver achter ons.





te blazen. Het vermogen is gelijk aan dat van de 488 Pista, maar volgens Ferrari is dat blok niet zomaar overgenomen. De aanwezigheid van partikelfilters, onvermijdelijk vanwege nieuwe uitstooteisen, zorgt voor wat vermogensverlies. Dat moest weer worden gecompenseerd. De resultaten op papier zijn een sprint van 2,9



seconden naar 100 km/h en van 7,8 seconden naar 200 km/h. De resultaten in de praktijk zijn een auto waarin zowel bestuurder als passagier vol angst de ene na de andere krachtterm loslaat op het moment dat het gas vol open gaat. De V8 raast werkelijk door de toeren, waarbij elke vorm van turbolag compleet is geëlimineerd.

Schakelen gaat als vanouds razendsnel dankzij de zeventraps bak met dubbele koppeling. De toeren stijgen zo snel dat ik vaak al voor het rode gebied opschakel. Ook al faket de motor atmosferisch gedrag door het

koppel in de eerste paar versnellingen bij lage toerentallen te beperken: je hebt genoeg boost over, zodat je er amper tempo door verliest. De F8 is werkelijk beestachtig snel. Het verschil met bijvoorbeeld een 812 Superfast met 800 pk is dat je dat vermogen in die V12-coupé minder gebruikt. Het zit hoog in de toeren verstopst: je moet er naar op zoek. Bovendien komt je weinig tekort als je met 60 procent vermogen al 480 pk hebt. In de F8 gaat het anders. Vloer het pedaal en de auto explodeert gewoon. Alsof je op een boze buffel zit en hem met een hooivork in zijn kont prikt, waardoor het beest helemaal woest wordt. Terwijl de horizon

1



razendsnel dichterbij komt, probeer je alles te verwerken en de auto op koers te houden. Op de niet bijster goede Italiaanse wegen valt op zijn plek hoe relatief zacht Ferrari zijn auto's op dit moment maakt. Zelfs circuittijger 488 Pista is stukken softer dan een GT3 RS, die op dit hobbelige Italiaanse asfalt van de weg zou stuiteren. Maar Ferrari wilde blijkbaar dat zijn eigen auto's ook in hun eigen omgeving goed bruikbaar zijn. En dus verorbert het fabelachtige onderstel van de F8 alle kieren gaten en hobbels van de weg, terwijl de turn-in ondertussen op een niveau zit dat onderstuur op de openbare weg alleen haalbaar is als je als een malloot een hairpin induikt om de banden te laten gillen. Ga vervolgens op het gas en de uitstekende traction control beperkt het vermogen voordat je het door hebt, zodat je je geen moment belemmerd voelt terwijl je toch vol het pedaal vloert.

URIJHEID

Een wat breder stuk met glooiende hairpins en wat overzicht geeft meer de ruimte om met de auto te spelen. Ik zet de manettino in TC-off, zodat de auto driftpartijen toelaat terwijl achter de schermen wordt geregeld dat de boel niet uit de hand loopt. Pas bij onverwachte correcties of een sliphoeck die te groot wordt, grijpt de elektronica in en trekt de boel recht. Door de extreem directe besturing is een uitbrekende kont op te vangen zonder je handen te verplaatsen. Het is alsof je met een racekart onderweg bent. Dezelfde directe besturing, dezelfde scherpe turn-in en dezelfde explosiviteit. Maar dan met 720 pk en zonder het gebrek aan demping. Hoe bruikbaar de F8 later die dag op het circuit van Fiorano ook is, de openbare weg is eigenlijk waar hij zijn ware kunsten laat zien. Want ook al voelt het alsof de vermogensrace een beetje uit de hand begint te lopen; het is aan de andere kant bizar hoe goed deze auto je



- 1 Ferrari weet de veelvoud aan sleuven en spoilers beter in het geheel te bouwen dan andere merken.
- 2 Die grote flippers vind je altijd blindelings.
- 3 De vermogensrace lijkt uit de hand te lopen; 720 pk!



1 Op het testcircuit Fiorano was er ruimte genoeg om met de F8 strepen te zetten. 2 Met de tractieregeling uit volstaat corrigeren met een lichte stuurbeweging.

1



2

al dat vermogen echt laat benutten terwijl je over de smalle heuvelwegen van een Italiaans landschap knalt. De techniek van de 488 Pista samen met het feit dat de F8 nog toegankelijker is dan de 488 GTB al was, zorgt voor een wonderlijke versmelting. Meer dan zijn concurrenten weet de Tributo de zintuigen te prikkelen. Lamborghini's klinken beter, McLaren's en Porsches rijden strakker, maar de Ferrari leeft meer. Hij danst, hij is boos, maar hij wil zo graag. De nadruk op de V8-motor doet geloven dat dit mogelijk de laatste keer is dat we een V8-middenmotor zonder elektro-ondersteuning gaan zien in een nieuw model van Ferrari, hoewel er natuurlijk nog een hardcore Pista-opvolger zal komen op basis van de F8. Ook bij Ferrari rukt de elektrokracht op. Hypercar SF90 wordt de pionier, nadat de gelimiteerde LaFerrari met soortgelijke technieken het bal opende. Meer power zal geen probleem zijn, al is het maar om de kilo's van de accu's te compenseren. Maar blijft de soul van Ferrari zoals deze F8 dat heeft dan behouden? De eerste kennismaking met de Porsche Taycan laat zien dat niet alles verloren is, maar de Italianen leven nog meer van de geesteskracht van hun motoren dan Porsche. Tot die tijd daar is, is de F8 een treffend eerbetoon aan wat Ferrari's zo bijzonder maakt. **N**

VOORUITBLIK

FERRARI'S
PLANNEN VOOR
DE TOEKOMST

NIEUWE

Tekst Roy Kleijwegt • Fotografie Ferrari

INITIATIEVEN

Ferrari onthulde dit jaar maar liefst vier nieuwe modellen en nog voor het jaar voorbij is, komt daar een vijfde bij. Wat is er aan de hand in Maranello en waar wil men naartoe?

#FerrariRaces

UNIVERSO
FERRARI

#Universo



Als je wilt, leert
Ferrari je
circuitrijden met
je klassieker.

Het was een bijzondere happening. De dag vóór de eerste persdag van de IAA in Frankfurt bevond een groot deel van het mondiale automotiejournaille zich in Maranello. Naast het in-huistestcircuit van de Italianen was een groot gebouw verrezen dat dienstdeed als een extravagante pop-upbeursstand, waar Ferrari aan klanten en fans kon laten zien wat het momenteel allemaal in huis heeft. De animo voor automotiebeurzen neemt rap af en zelfs de IAA, met de Duitse auto-industrie als steunpilaar, bleek dit jaar niet meer wat deze geweest is. Het zit voor een groot deel in de kosten, terwijl hard resultaat altijd lastig meetbaar is. Voor Ferrari speelt nog iets anders mee. Voor fans is de stand op publieksdagen

sowieso niet toegankelijk, het zou veel te druk worden. Maar ook voor relaties en klanten is de ruimte beperkt. En dat terwijl je mensen die af en toe shoppen bij een Ferrari-dealer toch minimaal een fijne cappuccino wilt kunnen aanbieden. En dus deed het merk het dit jaar anders. Een eigen tentoonstelling, genaamd Universo Ferrari, waar zowel klant als fan welkom was om het volledige aanbod van het merk te bekijken. In zeer ruime setting welteverstaan. Het volledige actuele gamma voor op straat was uiteraard aanwezig, inclusief de begin deze zomer onthulde hyper hybride SF90 Stradale, met zijn 1.000 pk én de bijzondere Monza's SP1 en SP2. Maar ook de Scuderia's met hun F1 en LMS-auto's, het FXX-programma voor klanten en opties voor klassiekerbezitters,

F8 SPIDER



De F8 Spider is de open versie van de F8 Tributo. Ferrari geeft deze open variant van zijn V8-middenmotorsporter een klein elektrisch wegklapbaar dak, dat het merk simpelweg aanduidt met de letters RHT, een afkorting die staat voor Retractable Hard Top. In 14 tellen laat het dakje zich bij een snelheid van maximaal 45 km/h openen of sluiten.

De motor is gelijk aan die in de dichte F8 en heeft 720 pk als open Italiaan. Goed voor 2,9 tellen naar 100 km/h en 8,2 seconden naar 200 km/h. De topsnelheid ligt op 340 km/h. De spoiler achter op de auto is groter dan die van de F8 Tributo. De prijs komt ongeveer 11 procent hoger te liggen dan die van de coupé, dus reken op een bedrag rond de € 335.000.



812 GTS

De 812 GTS krijgt een elektrisch bedienbaar dak dat zich tot een snelheid van 45 km/h in 14 tellen laat openen of sluiten. De Ferrari heeft een elektrisch bedienbare en opvallend rechtop staande achterraut, die als het dak is weggeklapt fungeert als windscherm. Op technisch vlak is de GTS gelijk aan de 812 Superfast en dat betekent dat ook de neus van deze open versie wordt gevuld door een machtige 6,5-liter V12 die 800 pk en 718 Nm levert. In 8,2 seconden staat de snelheidsmeter op 200 km/h en dat is evenals de topsnelheid van 'meer dan 340 km/h' zeer indrukwekkend. Ferrari geeft verder aan dat het heeft gesleuteld aan de akoestiek van het uitlaatsysteem. Het gejack van de krachtcentrale moet in zowel dichte als open toestand dan ook altijd indruk maken. Het grootste designverschil ten opzichte van de 812 Superfast vinden we aan de achterzijde, waar Ferrari een achterdek heeft geplaatst met twee 'bulten'. Ferrari verklaart dat 812 GTS onder aan de streep net zoveel downforce geeft als de 812 Superfast.



zoals onderhoud, certificering en eventueel rij- of circuittraining op maat voor mensen met een oudere Ferrari kwamen aan bod. En omdat men een deel van de genoemde wereldpers bij elkaar kon krijgen, werden er meteen twee nieuwe modellen onthuld (zie kaders). Zo was daar de F8 Spider, de open versie van de F8 Tributo van de pagina's hiervoor. Niet echt een verrassing: een open versie van de V8-modellen met middenmotor is sinds jaar en dag vaste prik. Het zijn populaire auto's, waarin vaak zelfs meer kilometers worden gemaakt dan in de coupé. Het tweede model was eveneens een open auto, en wel de 812 GTS, een open versie van de 812 Superfast, de berlinetta met de atmosferische V12 in de neus. Dit was al iets verrassender, omdat er geen echt open V12-productiemodel is geweest sinds de 365 Daytona GTS. Ja, Ferrari heeft bijna van elke voorganger van de 812 een zéér gelimiteerde variant gemaakt, zoals de 575 Superamerica (559 stuks), de 599 Aperta SA (80 stuks) en de F60 America (10 stuks) op basis van de F12. Maar de 812 GTS is niet gelimiteerd en kan door iedereen worden besteld. "Er was zo veel vraag naar een open-V12, dat we geen reden zagen het niet te doen", spreekt de leiding van Ferrari. Op de vraag waarom dat dan niet is gebeurd bij de voorgangers, haalt men de schouders op: "Ander management." En daar zit een belangrijke boodschap in.

GROEIEN

Er waait een nieuwe wind bij Ferrari. Het bedrijf is beursgenoteerd en is niet bang om wat meer auto's te verkopen. Ja, het merk wil exclusief blijven, maar het verwacht dat het exclusief kán blijven, als het wat meer de breedte in gaat. Vorig jaar liepen de wachtlijsten voor sommige auto's op naar drie jaar en dat vindt men iets te veel van het goede. En dus wordt het gamma verbreed, en worden auto's sneller vervangen. Het verklaart een aantal dingen. Zo is duidelijk waarom de F8 relatief kort na de 488 is gekomen. Men wil de klanten die geen 488 Pista konden krijgen een model aanbieden met gelijkwaardige prestaties. En die bijzondere SF90 met zijn 1000 pk hybride aandrijflijn? Iedereen die nee kreeg te horen toen hij een LaFerrari wilde bestellen, kan nu alsnog een auto kopen die minimaal net zo snel is. De Italianen spreken niet echt

hardop uit dat de totale productie omhoog zal gaan, maar men committeert zich ook zeker niet meer aan het oude plafond. "We zijn nu flexibeler, en kunnen dus gemakkelijk die productie van een specifiek model opschroeven als de vraag hoog blijkt", klinkt het diplomatiek. Je kan het met de beste wil van de wereld geen onbegrijpelijke keuze noemen. In dit segment wachten mensen liever geen jaren op de auto die ze hebben besteld, en dat het op de tweedehandsmarkt ietsje drukker wordt, betekent dat een Ferrari voor veel mensen wellicht een iets minder onmogelijke droom is.

Ondertussen is het wachten op nieuwe auto nummer vijf. Ja, die Ferrari-SUV gaat er komen, in wat voor vorm dan ook. Reken op een auto met verschillende aandrijflijnen, net zoals bij de GTC4-Lusso. Een V12 voor wie hem echt wil, een hybride aandrijflijn voor landen waar dat onoverkomelijk is. Het SF90-platform dient als basis voor veel van de auto. Of dit daadwerkelijk nummer vijf wordt, is nog onzeker, Ferrari laat mensen graag gissen en kan de auto zomaar doortillen naar 2020. En dat we dan eind dit jaar ineens een F12tdf-opvolger krijgen op basis van de 812 GTS? Het zou zomaar kunnen. Want Ferrari weet als geen ander lang geheim te houden wat het onder de pet heeft. En sommige dingen veranderen niet. **AN**





SANDER LUSINK

GEBOREN 6 juni 1977

OPLEIDING Mavo, mbo Internationale
groothandel, hbo Marketing & Communicatie

WOONPLAATS Amstelveen

BURGERLIJKE STAAT Single

CARRIÈRE Sander wilde als kind auto-ontwerper worden, maar had helaas geen wiskundeknobbel. Hij besloot daarom vol in te zetten op marketing. Na zijn hbo-studie werkte hij in onder andere Amerika en op de communicatieafdeling van Ajax. Daarna ging hij in het bedrijf van zijn vader werken, OGER, dat meerdere luxe heren- en damesmode-zaken heeft in eigen land en ook één in België. Sander begon er als stagiair op de marketing afdeling en is met de jaren opgeklommen tot mede-eigenaar en brand director.

KILOMETERTELLER Sander rijdt zo'n 25.000 kilometer per jaar.

*'MIJN VADER VOND DAT IK EEN
KLASSIEKE MERCEDES-STER
OP MIJN AUTO MOEST'*

'EEN PAK' KAN ALS EEN TWEEDE HUID OM JE HEEN ZITTEN, EEN AUTO OOK'

Sander Lusink ziet zijn autopassie als een welkome hobby en afleiding naast zijn werk bij OGER. Even niet met mode of communicatie bezig zijn, maar lekker autoboeckjes lezen en online wagenparken bekijken.

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

Kijk jij op dezelfde manier naar een auto als naar een pak?

"Esthetisch gezien wel. De schouder van een pak lijkt ook een beetje op de wielkast van een auto. Een pak kan als een tweede huid om je heen zitten, een auto ook. En net als je kleding geeft een auto veel weg over je karakter.

Een Porsche is meer ingetogen en zakelijk, terwijl je in een Ferrari flamboyanter en avontuurlijker overkomt."

Welk statement maak jij met je BMW?

"Mijn BMW 330i is compact, snel en ook wel sexy door het M Sport-pakket, maar hij is met zijn vier deuren vooral zakelijk. Metallic zwart vanbuiten, zwart alcantara vanbinnen. Het is een beetje een compromis tussen wat ik mooi vind en wat praktisch is voor de zaak. Twee auto's voor deze had ik een handgeschakelde BMW 335i zescilinder met een M Performance-pakket erop. Als ik kwam aanrijden bij kantoor, hoorde je dat al van kilometers afstand, haha. Dat vond mijn vader niet zo leuk, haha."

Waar in ziet je vader jou het liefst?

"Toen bij ons familiebedrijf onverwacht een directeur vertrok, vroeg mijn vader of ik zijn BMW 535 diesel-leaseauto wilde overnemen. Ik dacht eerst: mwoah, maar het bleek één van de lekkerste auto's die ik ooit heb gereden. De bijtelling vond ik na vier jaar alleen wat te gortig worden, dus daarna ben ik overgestapt op een 7 procent Mercedes-Benz C-klasse plug-in hybride. Mijn vader rijdt altijd een S-klasse en vond dat ik hem moest rijden met zo'n klassieke ster voorop. Ik heb een vrij dominante vader, zoals je hoort. Eerst vond ik die ster irritant, maar later wel weer grappig. Een beetje een retrogevoel, hartstikke lachen."

Wat was je allereerste auto?

"De Nissan Micra by OGER. Een speciale editie, waar mijn broer en ik allebei ter promotie in

mochten rijden. Daarna kreeg ik als één van de eersten in Nederland de nieuwe Mini. Daar maakte ik ontzettend de blits mee. Hij was metallic zwart en had Havanarode leren bekleding. Het was qua vering voor mijn rug geen optimale langeafstandsauto, maar het was wel echt een leuk autootje. Handgeschakeld, echt een rijdersauto. Ik ben er vaak mee op roadtrips naar onder meer St. Tropez geweest."

Hoe zou je jouw rijstijl omschrijven?

"Als vlot, maar je zal me nooit overdag ergens met 200 km/h aantreffen. Ik heb een racelicentie, dus ik weet een beetje wat een auto kan, maar het probleem is: jij kunt wel weten wat er kan, maar de mensen om je heen hebben een heel ander verkeersgevoel en schrikken misschien van je snelle bewegingen of snelheid. Ik wil geen anderen in gevaar brengen, dus ik ben een heel nette rijder."

Zie je je auto als een statussymbool?

"Nee, daar ben ik niet zo heel erg mee bezig. Ik ben al mijn hele leven gek op auto's en zie het als een welkome hobby en afleiding naast mijn werk. Even niet met mode of communicatie bezig zijn, maar lekker autoboeckjes lezen, sites bekijken en dat soort dingen. De nieuwste Bentley Continental GT vind ik een van de mooiste auto's ooit en ik vind de laatste Porsche 911 ook fantastisch, maar ik voel me net zo happy in de Fiat 500 cabrio die ik vroeger wel eens van mijn broer leende, of in de 3-serie die ik nu heb." 



Content director
Coördinatie GTO Magazine
Teksten

Damiaan Hage
Stéphan Vermeulen
Marco Gorter, Frank Jacobs, Roy Kleijwegt,
Lars Krijgsman, Cornelis Kit, Lucas Verbeke,
Michiel Willebrands

Senior vormgever
Coördinator traffic
Fotografie & video

José Verhelst
Pamela de Jong
Lennard van Bommel (stagiair), Jeroen Elbertse,
Robbert Tukker, Lucas Verbeke

Freelance auteurs en redactiemedewerkers

Teksten

Fleur Baxmeier, Albert-Jan Cornelissen, Ken Divjak,
Sandor van Es, Mitchel van Essen, Marc Klaver,
Jan Lemkes, Bas van Putten

Vormgeving

Marc Bulters, Paulien Jansen, Heleen Kurpershoek,
Misha Ooteman

Eindredactie

Huib Afman, Jeroen Ekeler, Ton Herbrink, Nico
Hobma, Freek van Leeuwen (coördinator), Noël
Ummels, Theo Urlings, Rik Werner

Fotografie & video

Mark van Binsbergen, Pieter E. Kamp,
Fons Klappe, Arno Lingerak, Chris Schotanus,
Maurice Volmeyer

Director Special Interest
CEO Sanoma Nederland
Marketingmanager
Marketing

Ruud Bijl
Rob Kolkman
Sjoerd Jilderda
Robbie Ouwehand (stagiair), Nick Schnater,
Nick Thole
Liesbeth van der Neut, Paul Scholten
Pauline Bosselaar
Capellalaan 65, 2132 JL Hoofddorp, Postbus 40093,
2130 KZ Hoofddorp, tel. 088-7518230

Sales
Secretariaat
Redactieadres

Internet

www.gtomagazine.nl

E-mail

gto@gtomagazine.nl

Drukkerij

Pijper Media

Uitgeverij

Sanoma Media Netherlands B.V., Postbus 1900,
2130 JH Hoofddorp, 088-7518000

Abonnementen

Een jaarabonnement (4 nummers, automatische incasso) kost € 21,40. Ga voor het afsluiten van een abonnement naar autoweek.nl/gto, bel 088-5500150 (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: www.sanoma.nl/klantenservice. Post: Sanoma Media Netherlands 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 abonnements-termijn, door uiterlijk een maand voor verschijnen van het eerste nummer van de nieuwe abonnementstermijn bij Sanoma op te zeggen. Na de eerste abonnementstermijn kan het abonnement met inachtneming van een opzegtermijn van een maand worden beëindigd. 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).

Losse nummers

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

België

Verdeler in België: Sanoma Media Belgium NV/SA, Stationsstraat 55, 2800 Mechelen. Reeds verschenen nummers: Exemplaren nabestellen kan tot maximaal 2 maanden na de verschijningsdatum. Nabestellingen worden uitsluitend besteld 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. Voor bezorgadressen buiten Nederland en België, kijk op www.sanoma.nl/klantenservice.

Wet op de persoonsregistratie

Sanoma Media Netherlands B.V., de uitgever van AutoWeek GTO, legt van haar abonnees en klanten in het kader van haar dienstverlening gegevens vast. De verantwoordelijke voor de gegevensverwerking is Sanoma Media Netherlands B.V., Capellalaan 65, 2132 JL Hoofddorp. In overeenstemming met de WBP is de verwerking aangemeld bij het College Bescherming Persoonsgegevens te Den Haag. Deze gegevens worden gebruikt ter uitvoering van de overeenkomst en om abonnees en klanten te informeren over relevante producten en diensten van Sanoma Media Netherlands B.V. De gegevens kunnen ook worden gebruikt door onze groepsmaatschappijen en door zorgvuldig geselecteerde organisaties om abonnees en klanten te informeren over relevante aanbiedingen in het adressen bestand van Sanoma Magazines Belgium, Telecomlaan 5-7, 1831 Diegem, om je aanvraag te beantwoorden en om informatie over onze producten toe te sturen. Ze worden ook opgenomen in het adressenbestand van WDM, Researchdreef 65, 10170 Brussel, om je informatie over de producten van WDM toe te sturen. Als je op deze informatie geen prijs stelt, dan kun je dit schriftelijk doorgeven aan Sanoma Media Netherlands B.V., Postbus 1865, 2130 JG Hoofddorp onder vermelding van 'privacy' of per e-mail privacy@sanoma.com. Voor Belgische lezers: Indien je niet wenst dat je gegevens voor direct marketing gebruikt worden, contacteer Sanoma. Sanoma 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 Sanoma en/of WDM.

Copyright

© 2019 Sanoma Media Netherlands B.V. Niets uit deze uitgave mag geheel of gedeeltelijk worden vervaelvoudigd, 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.

Volg ons ook op



A bright orange McLaren 600LT is shown from a front-three-quarter view, driving on a racetrack. The car is in motion, with a blurred background of trees and a white track barrier. The car's sleek, aerodynamic design is highlighted by its vibrant color and black accents.

SHOWROOM

VOLGENDE KEER
IN GTO

ZET JE MAAR SCHRAP

Deze strakke McLaren 600LT krijgt een warmbloedige tegenstander voor een winters duel: de Lamborghini Huracán Evo. Zet je maar vast schrap voor spektakel en oorverdovend gebulder.

GTO 1 LIGT 18 FEBRUARI 2020 IN DE WINKEL

Hét cadeau voor elke sportliefhebber



Nu in de winkel of bestel 'm op [NU.nl/magazine](https://www.nu.nl/magazine)



The edge. Amplified.

600LT Spider

Sport Series

Prepare.
Commit.
Belong.

McLaren Utrecht
+31 (0)30 221 21 21
utrecht.mclaren.com

cars.mclaren.com

Official fuel consumption figures in UK L/100km (mpg) for the McLaren Sports Series 3.8L (3,799cc) petrol, 7-speed Seamless Shift Dual Clutch Gearbox (SSG): Low 20.9 (13.5), Medium: 12.6 (22.4), High, 9.8 (26.2), Extra-High, 10.8 (23.2), Combined 12.2 (23.2). Combined Co2 277g/km. The efficiency figures quoted are derived from official WLTP test results, are provided for comparability purposes only, and might not reflect actual driving experience.