

Save The Ring

Rutger test de nieuwe Jaguar XKR-S op de befaamde Nürburgring in Duitsland. De status van 's werelds beroemdste circuit staat op de tocht sinds een stel projectontwikkelaars er een pretpark van hebben gemaakt en de raceprofessionals bijna de tent uit jagen. Is het te laat voor Nürodisney of is de Ring nog te redden?

Met dank aan: Marcell Brinkman, Mike Frison, Wilhelm Hahne



Jaguar is een merk met een turbulente historie. Begonnen in 1922 als de Swallow Sidecar Company. In 1945 herboren als Jaguar omdat de initialen S.S. een nare bijmaak hadden gekregen. Na de oorlog ging Jaguar samen met BMC, werd opgeslokt door Leyland, genationaliseerd naar British Leyland en in 1989 kocht Ford Jaguar. Om in 2008 in de handen te vallen van het Indiase Tata. Volgt u het nog?

Jaguar maakt in de jaren 50 naam door vijf keer Le Mans te winnen in zeven jaar tijd en in de jaren 60 door het iconische E-type op de markt te brengen. In 1992 volgt nog een opleving met de snelste productie-auto

ooit gemaakt, maar verder is het een gestage gang richting het beeld dat Inspector Morse ons gaf: een mooi gelijkende auto voor een man op leeftijd. Met de XF laat de Britse automaker in 2003 zien dat het weer meedoet en de high-tech XJ bewijst in 2010 dat we het niet over een one-hit wonder hebben. De XKR-S die wij rijden is het dikke uitroepteken. Jaguar is terug!

De Nürburgring kent een bijna even lange historie als Jaguar. In 1925 werd begonnen aan de bouw. Naar model van de Targia Florio-wegrace en bedoeld om te laten zien wat een formidabele auto's en coureurs Duitsland voortbracht. De Nordschleife is slechts een deel van het circuit en beslaat al 22 kilometer. Daarnaast was er vroeger een Südschleife, inmiddels vervangen door de kleinere GP-strecke. De Nürburgring werd beroemd vanwege zijn onberekenbaarheid. Jackie Stewart gaf het



De XKR-S is de snelste productie-auto die Jaguar ooit gemaakt heeft. Topsnelheid is 300 km/u. Met 550 pk vermogen heeft de sportauto slechts 4,4 seconden nodig om van 0 naar 100 te gaan.

de bijnaam 'de Groene Hel'. Nikki Lauda hield een blijvende herinnering over aan het circuit, toen hij hier bijna omkwam in een vlammenzee.

Tegenwoordig is het één van de weinige plekken ter wereld waar je met je auto naar toe kunt rijden, een kaartje kunt kopen en een rondje kunt racen. Bovendien is het een ultiem referentiepunt voor automakers. Dat heeft twee redenen: in tegenstelling tot andere circuits kom je hier bijna alles tegen wat je ook op een gewone weg tegenkomt. Grote hoogte- en snelheidsverschillen en asfalt van variërende kwaliteit bijvoorbeeld. Daarnaast testen de meeste automerken hier al jaren waardoor het eenvoudig is om de eigen en andermans modellen te vergelijken. Het is dan ook al jaren een sport om de snelste rondetijd neer te zetten in elke denkbare categorie: productie-auto / elektrische auto / vierdeursauto/ trapauto. Vul maar in.

Met een auto van stand op een iconisch circuit. Mooier wordt het niet zul je denken. Maar waar Jaguar de afgelopen jaren een indrukwekkende comeback gemaakt heeft, is de Nürburgring in een web van intrige terechtgekomen. Met bizarre projecties van bezoekersaantallen werd door Jörg Lindner en Kai Richter van een oorspronkelijk private investering een publieke investering gemaakt. Aan het circuit werd een pretpark geplakt, waar het angstvallig stil bleef. De supersnelle achtbaan die de publiekstrekker moest worden, staat na twee mislukte tests in 2009 stil. Nürodisney, zoals het project grappend genoemd wordt, is doodgeboren.

Voor de beleving van het circuit maakt dat weinig uit. Aan de start, waar jaarlijks honderden mensen na het betalen van 24 euro met klamme handjes op het stuur de Groene Hel inrijden, is er de tijd om het interieur van de XKR-S eens goed te bekijken. Zwart leer. Veel zwart leer. Dat leidt in ieder geval niet af. De enige keuze die je hebt als je een auto kiest, is de kleur van het biesje: blauw, ivoor of rood. Dat maakt direct duidelijk dat dit geen auto voor posers is. Voor het exterieur heeft Jaguar de keuze ook niet al te moeilijk gemaakt: Polaris White, French Racing Blue, Midnight Black en Italian Racing Red. Vreemd genoeg ontbreekt British Racing Green.

Tussen tientallen Porsches in oneindige varianten 911, een verdwaalde Lotus, een

Ford RS en een rijtje Aston Martins misstaat de XKR-S zeker niet. Sterker nog, hij voelt speciaal, 'left-field', statig. Eén voorzichtige suggestie aan het gaspedaal en je wordt de engste rit van je leven in gelanceerd. Wie voor de eerste keer op de Nürburgring gaat rijden, kan eindeloos veel tips vinden op een wereld aan websites over het circuit. Tot honderd rondes word je gezien als beginner en geadviseerd gewoon rechts te blijven rijden zodat je niet steeds in je spiegels hoeft te kijken. Ook wordt aangeraden te kiezen voor een voorwielangedreven beginnersauto, zoals de Golf GTI. De 542pk die de XKR-S op zijn achterbanden loslaat, voldoet niet helemaal. Maar wie zijn gretigheid in bedwang kan houden heeft aan de Jaguar een potente tracktool. Laat je een gaatje vallen door een slechte lijn, met een beetje gas ben je weer bij.

Luchtkasteel

Liefhebbers van de Nürburgring rillen bij het horen van de namen Richter en Lindner, de twee ondernemers die de Nürburgring in handen hebben gekregen. Door de enorme verliezen van het pretpark voerden de heren de druk op bij automakers om vijf keer zoveel te gaan betalen voor de tests die ze hier jaarlijks uitvoeren. Een Porsche Cup-teambaas die inmiddels naar het circuit van Spa vertrokken is, vertelt dat tegenwoordig alles in package deals aangeboden wordt: je mag er wel testen of trainen, maar dan moeten ook hotels en catering afgenomen worden.

De ellende rond de Nürburgring begon in 2004 al met het eerste concept. De Nürburgring moest toprestaurants krijgen, indoor ski-faciliteiten en eindeloos meer zaken die niets met motorsport te maken hadden en onmogelijk voor de voorgestelde 200 miljoen euro gerealiseerd konden worden. Al voordat er een schep de grond in gaat, verschijnt in *Der Spiegel* een artikel over het 'Luchtkasteel Nürburgring'. Er werden privé-investeerdere aangedragen die zomaar van het toneel verdwenen. De vastgelegde belofte van een 50 procent private investering werd nooit nageleefd. Lindner en Richter hadden vreemd genoeg praktisch geen competitie in hun poging het contract voor de Nürburgring in handen te krijgen.

Alle boven tafel gehaalde kennis mag niet baten, in 2008 wordt de symbolische



eerste steen gelegd. Hetzelfde jaar nog wordt er kritiek geuit op de wankelende financiering van het project. Desondanks wordt het financieringsmodel door het Duitse Ministerie van Financiën ook gebruikt voor het stadion van Kaiserslautern en het vliegveld Hahn. De 77-jarige journalist Wilhelm Hahne die kritisch schreef over de ontwikkelingen, krijgt ondertussen een razzia door zijn huis, waarbij alle computers en telefoons in beslag worden genomen. Hij zou 'bedrijfsgeheimen' gepubliceerd hebben. Achteraf werd deze door de autoriteiten veroordeeld als een schending van de persvrijheid.

Hahne legt het zelf als volgt uit: 'De basis van de ramp: incapabele managers, onwetende, status-zoekende politici en "domme" stemgerechtigden en belastingbetalers die wachten

op een wonder. Ik schrijf niet over deze zaken omdat ik getroffen ben, maar omdat een hele regio de dupe is van deze gang van zaken.'

Love the ring

De gekte zit hem bij de Nürburgring niet alleen in de financiering van het pretpark. Degene die in de jaren 20 het circuit heeft ontworpen moet ook wel niet goed bij zijn hoofd zijn geweest. Zelden kun je zien wat er na een bocht komt, foutjes worden niet bestraft met een grintbak maar met een vangrail en als je denkt dat je alles gehad hebt, komt er een klim waar je op het eerste gezicht een Land Rover en een lier voor nodig lijkt te hebben. De XKR-S vliegt er echter moeiteloos bij omhoog, waardoor je zonder al te veel ervaring of vaardigheden een specta-

culaire dood tegemoet kan rijden. Of een volgende bocht. Als je even de rem aantikt op het juiste moment en zorgvuldig instuurt.

Het circuit lijkt zowel letterlijk als figuurlijk niet te weten waar het heen gaat. Wilhelm Hahne wist er een boek van 600 pagina's over te schrijven en zelfs daarmee is het hele verhaal nog niet verteld. Hahne: 'De nieuwe gebouwen zijn buitenproportioneel groot, gebaseerd op volstrekt ongehoofwaardige bezoekersaantallen. Als eerste actie moeten nu de racebaan en de evenementenorganisatie commercieel van elkaar losgekoppeld worden. Op dit moment stelt de Europese Unie lastige vragen aan de federale overheid.'

Er is een campagne opgetuigd met de naam 'Save the Ring' die wereldwijd aandacht trekt. Op (race-)auto's

De nieuwe gebouwen rondom het circuit zijn buitenproportioneel groot en gebaseerd op ongeloofwaardige bezoekersaantallen. Automakers die op het circuit willen testen, zijn tegenwoordig verplicht ook hotels en catering af te nemen in een package deal.



over de hele wereld zie je de inmiddels beroemde 'Save the Ring'-sticker. De Nederlander Marcell Brinkman maakt zich er ook hard voor. 'Elke keer als ik er kom voelt het als thuiskomen. Je ontmoet mensen, bewondert elkaars 'ringtool' en rijdt soms een rondje met iemand mee. Ik heb nog nooit afgunst of onenigheid gezien. De plannen die er nu zijn voor het circuit en het park zijn gevaarlijk voor de Nürburgring en de omgeving, die volledig draait op het circuit. Er zijn langlopende contracten ontboden met bedrijven die gelieerd waren aan de ring. Door de stijgende prijzen dreigt het vertrek van testende automerken, maar ook de Formule 1 en de 24 uur van de Nürburgring staan op de tocht.'

Maar alle acties, rechtszaken, artikelen, een parlementaire onderzoekscommissie en lobbygesprekken in Brussel hebben tot nog toe geen verandering gebracht in de status quo. Lindner is een tegenactie begonnen met 'Love the Ring'-stickers, die verdacht veel lijken op de 'Save the Ring'-exemplaren. De minister van financiën

Deubel, die zowel in de raad van toezicht zat, als bij de financiering betrokken was, is inmiddels met pensioen. Het lijkt een kleine Duitse remake van de film *Inside Job*, het verhaal van de oorzaak van de economische crisis. Ook daar is iedereen die iets aan te rekenen is buiten schot gebleven en in de meeste gevallen zelfs rijker geworden van de crisis.

Een rondje Nürburgring is een waas. Dat zou al zo zijn in een Fiat Panda, vanwege de bizarre opzet van het 'circuit', maar is dat zeker in de uiterst competente Jaguar XKR-S. Een auto die vele malen capabeler is dan een enthousiaste amateur met uren ervaring in *Gran Turismo* en *Need for Speed* aan kan. Maar in 2011, waarin je niet alleen het besef hebt van de historische relevantie van deze 22 kilometer asfalt, maar ook van de voor onze tijd typerende financiële situatie is een rondje ring verwarrend op alle vlakken. Iedereen weet hoe de vork in de steel zit. Maar waar zijn de 'good guys' die het allemaal recht gaan trekken en al die motorsportfanaten en de deelstaat Rheinland-Pfalz hun circuit terug geven? ←