



MCLAREN 650S

Bolide met zelfde eheersing

Hij ziet eruit als een racemonster. En met 650 pk is-ie dat natuurlijk ook. Maar heel bijzonder is, zo ontdekte autojournalist Bart van den Acker, dat de McLaren 650S zich met evenveel gemak gedraagt als een mak lammetje.



Is er een UFO geland? Als je de McLaren 650S zo ziet staan in het polderlandschap, schiet dat even door je hoofd. Eigenlijk past de supersportwagen niet in dit oer-Hollandse decor. Is-ie mooi? Hmm, ja én nee. Als het puur om vormgeving gaat, moet ik zeggen dat ik, ondanks wat overgestileerde details zoals de koplampen, wel spannender gelijnde auto's ken. Een Ferrari 458 of de binnenkort leverbare Lamborghini Huracán

bijvoorbeeld, is expressiever van vormgeving dan de McLaren. Ik krijg zelfs het idee dat ik de 650S bij wijze van spreken zelf had kunnen tekenen. In de trant van: zo ziet een supersportwagen eruit. De deuren van de McLaren kunnen alleen naar boven toe open, wat natuurlijk niet echt ideaal is. Daarentegen zijn de stoelen wel fantastisch: deze kunnen op maat gemaakt worden. En zelfs de niet-op-maat-gemaakte-stoel in deze testauto

zit heerlijk; alsof de carbon-kuip om me heen is gegóten. De zitpositie is perfect en het sportstuur ligt lekker in mijn handen. Applaus voor McLaren.

Carbon

Voorafgaand aan de 'testrit' legt een vriendelijke dame me uit wat waar voor dient, maar het is te veel om te onthouden. Bovendien ben ik afgeleid door de schitterende afwerking van het

alcantara dashboard. Bijna overal waar ik kijk, zie ik glanzend zwart-geruite delen van met koolstofvezel versterkte kunststof ofwel carbon.

Voor McLaren is de keuze voor carbon een logische. Het merk paste dit materiaal ooit als allereerste succesvol toe in de Formule 1. En de samen met Mercedes-Benz ontwikkelde SLR was de allereerste auto voor straatgebruik waarvan de hele constructie van carbon gemaakt was.

Tijd om te rijden. Mijn referentiekader is vooral gebaseerd op een rit die ik onlangs met een Ferrari 458 heb gemaakt. Door die recente rijervaring wordt het bijzondere karakter van de McLaren me al snel duidelijk. Dankzij de 650 pk (vandaar de naam) en de carbonopbouw – wat een relatief laag gewicht van zo'n 1300 kg betekent – is het niet moeilijk voor te stellen dat deze auto kogelhard kan gaan. Op de vierbaanswegen rond

Lelystad hou ik me netjes aan de maximaal toegestane 70 km/u, in de zesde van de zeven versnellingen. Dit lukt je in zo'n hitsige Italiaanse sportauto echt niet, die daagt je steeds uit om te gaan scheuren. Nog gekker is dat de McLaren ook in normaal wegverkeer bijzonder comfortabel aanvoelt. In het centrum van Lelystad gedraagt de McLaren zich zo mak als een lammetje. En ook bij lage snelheid geniet ik van zijn souplesse. Hij >



3,8 liter V8-motor
met twee turbo's en
intercoolers; 478 kW/
650 pk; 1330 kg;
vanaf € 289.500,-

> schakelt automatisch even snel door als een middenklasser met een 'DSG-achtige' transmissie. Zelfs verkeersdremfels neemt hij met het grootste gemak; kleine hobbels voel je minder dan in menig zogenaamd sportieve auto. Bij dit alles blijft de besturing nauwkeurig en vooral niet té licht. Op rotondes en dergelijke ligt de carrosserie absoluut vlak; overhellen doet de McLaren niet.

Hoog kermisgehalte

Mijn positieve verbazing over zo veel keurige omgangsvormen maakt langzaam plaats voor gewenning. Ik ben nieuwsgierig geworden naar wat het afstemmingsknopje van de motor ook alweer doet. Ik kan kiezen uit Normal, Sport en Track (ofwel circuit). Ik kies meteen maar voor de 'T'. Direct zet de McLaren een keel op, als een geïrriteerde bariton die door een speldenprik uit zijn middagdutje wordt gehaald. Er blijkt een soortgelijke schakelaar voor het onderstel te zijn. Als ik die óók op 'T' zet, is het ineens een totaal andere auto. Nu reageert hij op een aai over het gaspedaal met ongelooflijke acceleraties. Ook de remvertraging blijkt een hoog kermisgehalte te hebben: één gedoseerde trap en het lijkt alsof mijn ingewanden mijn lichaam verla-



ten. Dat prestatievermogen is niet knap, wel leuk voor een keer.

Maar ik ben uiteindelijk misschien nog wel het meest onder de indruk van het feit dat de McLaren ook zó gedwee kan zijn dat je hem als dagelijkse auto zou kunnen rijden. Maar of er iemand is die dát zal doen? <



Autocoureur en oprichter

Bruce McLaren (Auckland, 1937) was zowel een zeer succesvol autocoureur als werktuigbouwkundig ingenieur. Al in 1964 bouwde hij racewagens onder eigen naam. McLarens waren oranje, omdat Bruce McLaren wist dat die kleur juist op zwart-wit tv beter uitkwam. Een trainingsongeluk op 2 juni 1970 maakte een einde aan zijn leven. Zijn partners in het merk gingen door en zijn tot op de dag van vandaag actief in de Formule 1. Sindsdien won McLaren acht wereldkampioenschappen als constructeur en twaalf bij de rijders. Naast F1-racewagens waagde McLaren zich al eerder enkele malen aan sportwagens voor straatgebruik. Sinds 2009 is McLaren geheel zelfstandig actief als sportwagenbouwer. In 2015 verschijnt een kleiner model, nu nog aangeduid als P13, dat het moet opnemen tegen de Porsche 911. mclaren.com