



VETE IN EIGEN HUIS
CIRCUITTEST KTM
X-BOW & KTM 1190 RC8

DUBBELTEST
VERSLAAT DE NIEUWE
FIESTA DE PEUGEOT 207?



TESTS
MINI COOPER S
CLUBMAN JCW
BMW 7 SERIE

ONTHULD
ALLES OVER DE
NIEUWE FORD KA

autovisie



COOLER, SNELLER, SCHONER, EN BETAALBAAR

DE CAMARO IS TERUG



FIAT
WAT ER DE KOMENDE
VIER JAAR GEBEURT

EVERT LOUWMAN
'ENZO FERRARI HAD BETER VOOR
ALFA ROMEO MOETEN ZORGEN'

BRISTOL
DE RAARSTE FABRIKANT
TER WERELD



TEST TIEN WINTERBANDEN MET DRIE WINNAARS

DUBBELTEST
GRANDE PUNTO
& 500 ABARTH
ZE KOSTEN EVENVEEL,
WELKE MOET JE NEMEN?



**EN WAT VINDT
EEN VROUW ERVAN?**



NR 22: 23 OKTOBER 2008 €3,95

0 2 2 0 8



81717031420906

OMDAT U WEET DAT ER MEER IN ZIT

HET IS HET BEKENDE VERHAAL: DIE MACHTIGE, MODERNE DIESELS KUNNEN ZOVEEL MEER DAN ZE STANDAARD MOGEN VAN BMW.

WIE KAN WINKELN IN DEZE PRIJSKLASSE HEEFT WAARSCHIJNLIJK EEN GEZONDE AVERSIE TEGEN HET WOORD NORMAAL EN WIL WAARSCHIJNLIJK MEER. Maar omdat u nieuw koopt, gaat u misschien minder snel naar de zoveelste chiptuner. Zie hier de markt voor gevestigde namen als Hartge, Alpina en Schnitzer. Wij reden naar Hartge om in het Zuid-Duitse Beckingen met een 325d Coupé te rijden. Er zijn overigens genoeg BMW-rijders die Hartge weten te vinden. Ongeveer 75 procent van de klanten van deze zeer ervaren tuner bestaat uit BMW-rijders met een auto van één jaar of jonger. Vroeger ondenkbaar maar tegenwoordig zijn dat heel veel dieselryders. Die bijvoorbeeld een 325d met standaard 197 pk bij de dealer hebben gehaald. Toereikend

vermogen voor deze elegante zescilinder coupé, daar is geen twijfel over mogelijk. En ook de trekkracht van 400 Nm vanaf 1300 toeren kan niet anders dan tevreden stemmen. Maar dan is er de prijslijst van Hartge. En tien tegen één dat er dan toch enige twijfel ontstaat als u ziet dat er voor net geen 1600 euro 34 pk en 100 Nm extra te krijgen is. Zonde om dat extra vermogen verder te laten slapen als Hartge het u voor dat luttele bedrag in handen geeft. Zonder dat daarvoor grote ingrepen nodig zijn, want Hartge vervangt simpelweg het BMW ECU door een eigen exemplaar. Dat nieuwe motorbrein is door Hartge zelf ontwikkeld en getest. En ook met deze Hartge *brainbox* zijn hogere toerentallen onnodig en loopt de techniek geen grotere risico's. De krukas zet nog steeds met maximaal

4000 omwentelingen de zes zuigers aan het werk. En toch weet datzelfde zestal niet alleen een groter vermogen maar ook een hoger koppel te genereren. De grotere trekkracht blijft beschikbaar bij het uiterst bruikbare toerental van 2000 min⁻¹. Meer kracht betekent ook betere prestaties. Te weten een negen kilometer hogere topsnelheid en een verbetering van het sprintrecord op de 0-100 km/h met achttiende tel. Onze meetapparatuur controleerde die winstcijfers en registreerde inderdaad een sprint in de opgegeven 6,7 seconden en ook de top van 245 km/h wisten we op de Autobahn te incasseren.

In de stad of op de *Landstrasse* pluk je vooral de vruchten van de breed uitgesmeerde trekkracht. De soepele automatische zeskamp likt de Newton-

meters van de krukas en smeert ze op het asfalt uit via de achteras die van een variabel sper (0-100 procent) voorzien is. Daardoor gaat er geen van de 500 Nm's verloren maar worden ze allemaal ingezet om de 1600 kg zware BMW beheerst maar desondanks imponerend vooruit te slingeren. Slingeren doet de 325d Coupé overigens ook als zijn platte rubber maar enigszins sporen 'ruikt'. En op ons stukje Autobahn zijn die er genoeg. Dus klemmen we het stuur maar extra stevig in de vuisten om zelf de richting te blijven bepalen. Geen vooruitgang in dergelijk omstandigheden die dikke wielen en banden. De 20-inch Hartge Classic 2 wielen mogen dan indruk maken, rijtechnisch zijn ze alleen op een perfect gladde streken circuit een voordeel. In meer alledaagse omstandighe-



den zoals de bochtige B-wegen rond Beckingen zijn ze nog net niet irritant. Dat komt omdat de vering en demping toch behoorlijk goed zijn afgestemd op het gebruik van deze wielen. Het sportonderstel dat de coupé zo'n 25 mm dichter naar het asfalt brengt, is stevig maar niet spijkerhard. En omdat ook de gemiddelde Hartge-klant op de openbare weg werkt en niet op het circuit, is dat goed. Deze opmerking blijft intact als we daar bij vermelden dat we ons ook heel goed kunnen voorstellen dat het onderstel met deze wielen voor menig, gewone BMW-rijder als te hard en onrustig wordt ervaren. Maar of deze mensen Hartge überhaupt weten te vinden? Hoe dan ook, deze BMW is in meer opzichten getuned. Want dat je auto getuned is, wil je ook laten zien, zeker als het om een echte Hartge gaat, zo redeneert menig klant. Minimaal door

wielen met dat kenmerkende Hartge-design maar ook met subtiel spoilerwerk. Want hoewel we ook bijzonder opzichtige, om niet te zeggen foeilelijke Hartge-BMW's op het terrein van de firma zagen staan, is deze coupé met respect voor het oorspronkelijke ontwerp behandeld. In tegenstelling tot de klant uit het Midden of Verre Oosten (daar zijn die lelijke opzichtige exemplaren voor bedoeld) wil de Europese klant een min of meer bescheiden getuned auto. 'Onze' 325d heeft daarom een uiterst bescheiden achterspoiler en een wat groter maar nog steeds mooi in het ontwerp geïntegreerde voorspoiler. De mooie carbonspiegels merkt u waarschijnlijk

eerst niet eens op. Achter het stuur wordt het koolstofvezelfeest voortgezet met veel decoratiepanelen op dashboard en deuren. Net als bij de extra *bodyparts* het geval is, zijn pasvorm en kwaliteit van deze Hartge-onderdelen dik in orde. Die dikke wielen zien er goed uit maar ze beperken de rijeigenschappen wat ons betreft toch teveel. Nee, deze 325d is vooral door zijn toegenomen kracht erg aantrekkelijk en het mooie is dat die power ook als los 'pakketje' verkrijgbaar is.

'DE DIKKE WIELEN BEPERKEN DE RIJEIGENSCHAPPEN'

SPECIFICATIES

PRIJS	€ 44.453,- ex. bel.
OP DE MARKT	direct
TOPSNELHEID	245 km/h
ACCELERATIE 0-100	6,7 s
VERBRUIK	1 op 16,4
MOTOR	zescilinder in lijn, turbo, 2993 cm ³
PLAATSING	lengte voorin
MAX. VERMOGEN	231 pk (170 kW)/ 4000 min ⁻¹
MAX. KOPPEL	500 Nm/2000 min ⁻¹
SPEC. MASSA	6,9 kg/pk
SPEC. VERMOGEN	77,2 pk/l
BRANDSTOFSOORT	diesel
TRANSMISSIE	automatische zesbak
MASSA LEEG	1600 kg

Alle gegevens zijn fabrieksgegevens

METINGEN

ACCELERATIE (S)	
0-50 KM/H	2,6
0-80 KM/H	4,6
0-100 KM/H	6,7
0-120 KM/H	8,9
0-140 KM/H	11,9
0-160 KM/H	15,5
REMWEG (M)	
100-0 KM/H	36,1

EINDOORDEEL

Duidelijk krachtiger en sneller dan standaard.



Extra vermogen en koppel is het product van een speciaal Hartge-ECU.



Alleen carbon-spiegels of een hele bodykit? Alles kan bij Hartge.



GEJAAGD DOOR DE VRAAG



NEE, DE HUNTER IS NIET HET PRODUCT VAN EEN OP HOL GESLAGEN MARKETINGFANTASIE. HET TEGENGESTELDE IS WAAR: DEZE X5 IS GEBOREN UIT PURE NOODZAAK.

HERBERT HARTGE JAAGT NAMEDIJK EN HET VERVELENDE WAS DAT HIJ DAARDOOR BIJNA GEDWONGEN WERD VREEMD TE GAAN. Voor alle duidelijkheid, we hebben het hier over de merkkeuze van zijn auto. BMW's lenen zich zoals bekend prima voor het betere stuurwerk op asfalt maar minder voor de echte jacht. Herr Herbert (de 64-jarige baas en oprichter van Hartge) kon zijn vrienden in hun terreinauto's niet bijhouden. En merktrouw als Hartge is, weigerde hij om

in iets anders dan een BMW te rijden, ook naast de gebaande paden. Dus sloeg Hartge met deze X5 een ander pad in en pakte deze BMW heel anders aan dan hij dat al 25 jaar doet.

Het hoofddoel bij project Hunter was dus niet, zoals gebruikelijk bij Hartge, sneller maken en verfraaien maar de terreinvaardigheid verbeteren. De X5 moest beter met modder en andere terreinuitdagingen kunnen omgaan. De standaard rijkhoogte vond de tuner onvoldoende en

ook de vierwielaandrijving was teveel op weggebruik gericht. Daarom werd de X5 vier centimeter verhoogd en daarmee groeide de bodemvrijheid tot 27 cm. Maar omdat diepte van een modderspoor niet altijd in te schatten is en de onderkant toch vaak nog de bodem raakt, werd de X5 ook nog voorzien van een aluminium motorbeschermingsplaat. En net als op de weg is goed rubber ook in het terrein pure noodzaak. De straatbanden maakten daarom plaats voor grof geblokte 255/60

Leuk om te laten zien bij een alcoholcontrole: vijf borstflesjes met sterke drank in het passagiersportier.

R18 All Terrain banden van het merk General. Deze ogen met hun grove open profiel sowieso al stoer en met de donkergroen gespoten Hartge-wielen ziet deze X5 er voor de gemiddelde winkelstraat bijna te dreigend uit.

We twijfelen nog even of we laarzen of Timberlands hadden



moeten aantrekken, want ook *close-range* ziet de X5 Hunter er zeer doelmatig uit. Zo is de grille niet alleen om optische redenen gewijzigd. "Dit gaaswerk voorkomt dat takken door de grille heen de radiator kunnen raken", zegt PR-man Petit. Dat deze Hunter het bos al in geweest is en zijn praktijkproef al heeft afgelegd, is duidelijk zichtbaar. Talrijke krassen op de mooie donkergroene lak tonen aan dat dit een *survivor* en showman is. Als we aan boord klimmen, worden we verrast door een groen lederen jungle. Bijzonder, niet alleen door de kleur, maar ook door het gepokte (het leer heeft een speciale wat pukkelige structuur) leer.

Het is afkomstig van een groep struisvogels die niet aan deze X5 wist te ontkomen. Diverse decoratiedelen zijn groen gekleurd en gemaakt van Amerikaanse esdoornhout. Speciaal, net als het prachtige met leer bekleedde stuur. Daarop prijkt het logo dat je op ook op andere plaatsen tegenkomt: HH in een vizier symboliseert Hartge Hunter. En daar hoort weer een goedgevulde (nee, niet met losse flodders) mooie lederen patroonband bij die tegen de transmissietunnel is bevestigd. Het rechterportier is nog aantrekkelijker en heeft een houder met prachtige borstflesjes voor cognac, whisky, grappa en meer verdoovingsmiddelen. Op

de achterbank geen eenvoudige leetuurzak maar een schitterende geïntegreerde aktetas. Als ik zeg dat ik dat mooi vind, hoor ik sommigen de spreekwoordelijke *shotgun* al doorladen, maar voor u gaat schieten: alles is optioneel, minder luxe kan bij Hartge ook want de auto is geheel naar eigen wens samen te stellen. Zwart mag dus ook. De hoogte van de post interieur bij de verbouwing van uw BMW is dus variabel maar het groene genot in deze auto kost net geen 20.000 euro.

Het is wel even slikken als we de PR-man volgen op te smalle paadjes en de takken de lak horen strelen. En als we de

3.0 Sd kan bij Hartge rekenen op 328 pk/675 Nm. De X3 3.0 d die we volgen is na Hartge-tuning goed voor 253 pk (standaard 218 pk) en 572 Nm. En we kunnen u na deze cijferbrij verzekeren dat u slecht één ding hoeft te onthouden: meer dan 500 Newtonmeter koppel is veel en zeker genoeg, ook voor deze bos-BMW's. Op het asfalt hoor je dat je op pad bent met echte terreinbanden maar niet in ernstige mate. Het hogere zwaartepunt en de op verharde weg mindere grip beroven je natuurlijk wel enigszins van de uitstekende rijeigenschappen waarmee deze BMW zich normaal van zijn concurrenten onderscheidt. Hartge weet dat ook en heeft daarom deze offers wel binnen de perken van het aanvaardbare gehouden; ook deze X5 stuurt nog goed en is dynamisch zeker nog veel beter dan hardcore terreinwagens. Maar goed met toegenomen terreincapaciteiten, grote trekkracht, sper en soepele automaten kunt je er nu wel mee op jacht of indruk maken met iets exclusiefs. Want dat je deze Hartge Hunters minder zult zien dan de obligate Range Rover staat vast.



Deze X5 stopt met zijn extra sper en echte terreinbanden niet meer voor serieuze terreinomstandigheden. De patroonhouder en het struisvogelleer maken van deze X5 een unieke auto.



PR-man als een kind met een X3 het moddermeer in ons spoor zien in (springen) rijden, testen we met gemengde gevoelens het extra Hartge-sper dat de aandrijfkraften tussen voor- en achteras van 0-100 procent kan locken. Het blijft vreemd om in zo'n chique salon zo'n bar middeleeuws spoor te volgen. De X5 ploegt echter zonder twijfel door de diepe kleisporen. Paardenkrachten en Newtonmeters genoeg want Hartge zou Hartge niet zijn als ze ook niet de motor van deze 3.0 d hadden getuned. De turbodiesel weet er nu 275 pk in plaats van de standaard 235 pk uit te persen, de trekkracht is nu maximaal 598 Nm en dat is 78 Nm meer dan standaard. Wie kiest voor tuning van de

SPECIFICATIES

PRIJS	€ 57.554,- ex. bel.
OP DE MARKT	direct
TOPSNELHEID	210 km/h
ACCELERATIE 0-100	7,4 s
VERBRUIK	1 op 12,5
MOTOR	zescilinder in lijn, turbo, 2993 cm ³
PLAATSING	lengte voorin
MAX.VERMOGEN	275 pk (202 kW)/4000 min ⁻¹
MAX.KOPPEL	598 Nm/2000 min ⁻¹
SPEC.MASSA	8,2 kg/pk
SPEC.VERMOGEN	91,9 pk/l
BRANDSTOFSOORT	diesel
TRANSMISSIE	automatische zesbak
MASSA LEEG	2240 kg

Alle gegevens zijn fabrieksgegevens

EINDOORDEEL

Zeker full-options exclusiever dan een Range Rover. Je levert voor de grotere terreinvaardigheden wel wat stuureigenschappen en comfort in.

'DEZE HUNTER ZIET ER BIJNA TE DREIGEND UIT VOOR DE WINKELSTRAAT'