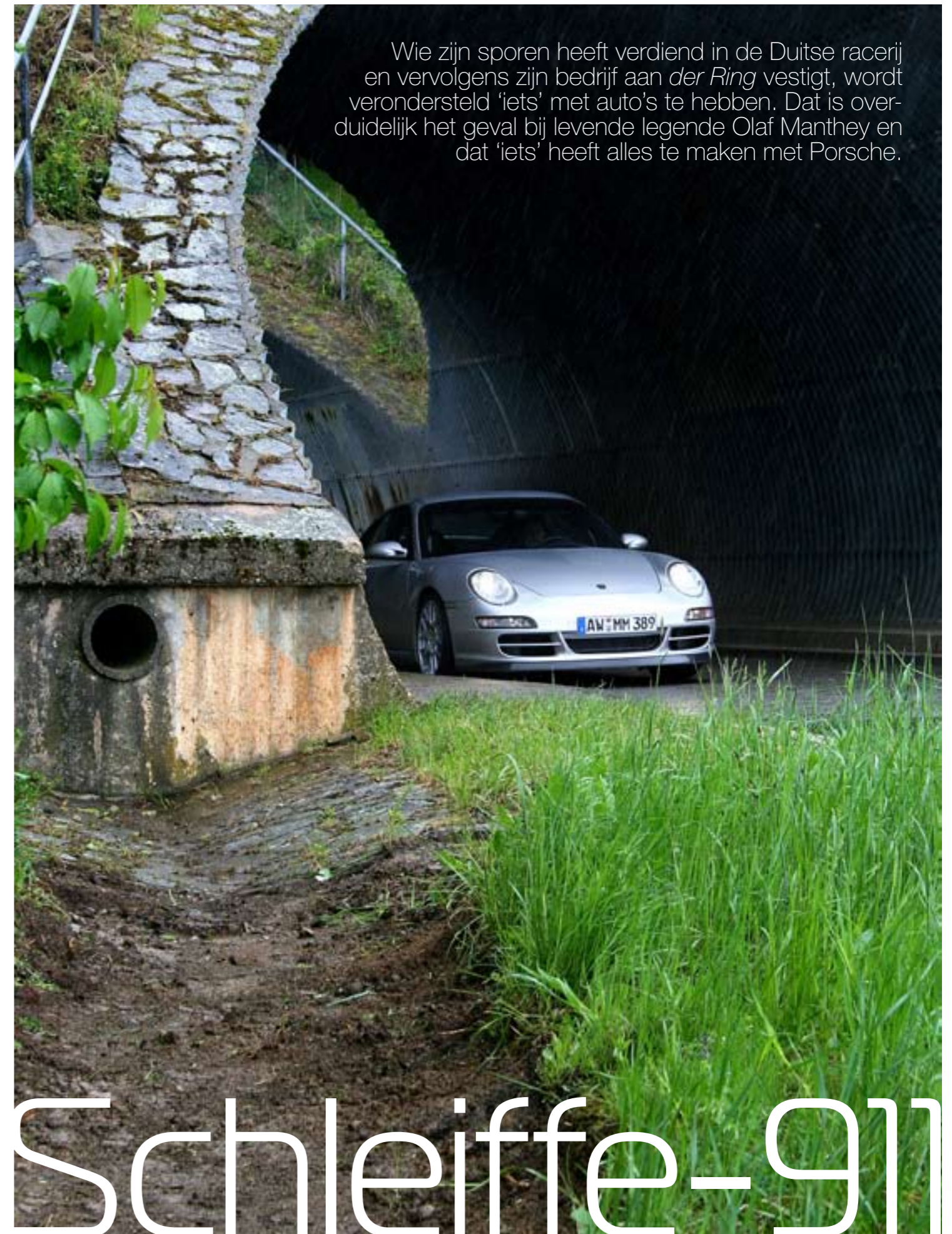




Wie zijn sporen heeft verdiend in de Duitse racerij en vervolgens zijn bedrijf aan *der Ring* vestigt, wordt verondersteld 'iets' met auto's te hebben. Dat is overduidelijk het geval bij levende legende Olaf Manthey en dat 'iets' heeft alles te maken met Porsche.



Schleiffe-911



Plankgas
betekent tollen...



'ER ZIJN VAN DIE DINGEN DIE JE NIET KUNT VERBETEREN en een van die dingen is een auto van Porsche. Wij verbeteren ze dan ook niet, wij stemmen ze af op uw persoonlijke wensen.' Aldus luidt de bedrijfslogica van Manthey Motors, een klein bedrijfje van 22 medewerkers dat zich alleen bezighoudt met het optimaliseren van sportwagens. En dan eigenlijk alleen die van Porsche, simpelweg omdat ze vinden dat dat de beste auto's zijn. Al dat Italiaanse vuurwerk vindt men bij Manthey best aardig, maar het blijft prutswerk in vergelijking met Porsche. Onlangs nog kregen ze opdracht om een gecrashte Ferrari op te lappen – de klant is koning en de schoorsteen moet roken – en het eerste wat ze aantreffen nadat de restanten uiteen werden geschroefd, was roest. Daar waar Porsche precies op naden, op aansluitende carrosseriedelen en schroeven en moeren een dikke tectyl smeert, daar smeren de Italianen het precies niet. Ze smeren wel, maar er nèt naast. Of er onder. Het is die vakmatige precisie die Porsche bezigt en die Manthey minimaal net zo wenst te bezigen.

Olaf Manthey, de 51-jarige Duitser met een snor zoals we die alleen uit Swiebertje kennen, racet al vanaf zijn negentiende op het hoogste niveau. Het Duitse Toerwagen Kampioenschap (DTM) is het bekendste platform waarop hij jarenlang zijn rijderskunsten vertoonde en hij behoort tot de oude rotten van het vak. Ook nu nog is hij actief, vorig jaar reed hij samen met Duncan Huisman in de Porsche GT3-cup waarin zij tweede werden. In 1996 startte Olaf Manthey zijn eigen bedrijf dat inmiddels bestaat uit een afdeling Racing en een afdeling Tuning. Binnen Racing runt Manthey - al dan niet in opdracht - raceteams, binnen Tuning ontwikkelt en prepareert men auto's.

We zijn te gast bij de Tuning-afdeling waar men zeer *tuchtig* werkt aan opdrachten: klanten ondergaan een uitgebreide intake waarbij wordt gekeken naar de auto van de klant, naar hoe de klant zijn auto gebruikt (woon-werkverkeer, circuit, beide) en onder welke omstandigheden dit voornamelijk zal plaatsvinden. De wegen in Engeland zijn nu eenmaal anders dan de wegen in Frankrijk of Duitsland. Een klant die klakkeloos roept dat hij 1.000 pk wenst voor z'n 911 wordt resoluut afgewezen. De filosofie van Manthey is dat zij zelf achter het door hen te leveren eindresultaat moeten staan: dit eindresultaat dient te voldoen aan zeer strenge eisen. Dat klinkt wat hol maar wordt duidelijk aan de hand van het volgende: een Cayenne die 350 km/u haalt is relatief eenvoudig te prepareren, maar druist in tegen wat Manthey voorstaat. Dus zal hij nooit aan een dergelijk verzoek tegemoet komen.

Om die reden houdt Manthey zich voornamelijk met 911's bezig, en straks ook enkele Cayman's. 'Een Carrera GT gaat direct de garage in als verzamelobject, bovendien valt daar weinig eer aan te behalen. Het is idioot om een Cayenne te prepareren, dat heeft niets met autosport of racen te maken. Een Boxster is een grappige toercabrio maar daar gaat men ook het circuit niet mee op. Alleen een 911 leent zich voor verdere verfijning en ook met de Cayman zijn we nu bezig. Maar daar waar anderen nog voor het verschijnen van de Cayman al allerlei opvoersetsjes op de markt brachten, gaan wij liever uitgebreid testen en ontwikkelen alvorens dat iets zinnigs voor aan te bieden', aldus Jan Erren, pr-manager van Manthey Motors.

Wij komen niet alleen om een kijkje in de Manthey-keuken te nemen maar ook om een staaltje van zijn kunnen te beproeven: de Porsche 911 (997) Carrera S M390. Waarbij het M390 staat voor Manthey-uitvoering met ca. 390 pk. In werkelijkheid blijken het er zelfs 395 te zijn. We hebben vandaag alleen één zeer groot nadeel: het weer. In het plaatsje Meuspath – daar waar alle sportafdelingen van de grote merken zijn gehuisvest – en in het plaatsje Nürburg komt het werkelijk met bakken uit de lucht. De straten staan nog net niet blank, maar normaal rijden is vrijwel onmogelijk. De M390 die we wilden testen, staat ook nog eens op speciale racebanden, het circuit zelf kunnen we in verband met races deze dag niet op. Mooi begin. En tevens eind.

De wegen rondom de Nürburgring lenen zich prima, onder normale omstandigheden, om niet toe te komen aan het genieten van enig uitzicht. Heerlijke heuvels, banale bochten en snelle *straights* zorgen ervoor dat je geconcentreerd met beide handen aan het stuur moet rijden om die geleende vierwieler heel te houden. Nu konden we echter genieten van die grote Duitse koeien en prachtig glooiende, groene velden, van kleine Duitse dorpjes met pittoreske dorpscentra en bijbehorende kerken. Wat moet dit mooi zijn als het niet zulk nat, druilerig en donker weer is! Wat moet dit mooi zijn als je er bij mooi weer per fiets op uit trekt...



‘Manthey doet alleen Porsche, simpelweg omdat ze vinden dat dát de beste auto’s zijn’



We komen vandaag niet te weten hoe de Carrera S presteert, waarvan Manthey beweert dat die hetzelfde prestatieniveau als een 996 GT3 haalt. Het totaalgewicht van de auto is dertig kilo afgenomen (nu even onder de 1.400 kg) terwijl er nog een rolkooi ingeschroefd is. De acceleratie van 0 naar 100 km/u zou nu 4,3 seconden in beslag nemen, een halve seconde minder dan een standaard Carrera S. Het aantal pk's steeg met 40, het koppel is 20 Nm meer. De M390 heeft verder een race-uitlaat, een carbon voorspoiler die de lift van de auto tot nul reduceert en een joekel van een achterspoiler zoals die ook op de GT3 en de nieuwste 911 Turbo zit. We zijn niet de grootste fan van spoilers, de associatie met geplastificeerde Peugeotjes 106 en Honda Civics uit 1983 is wat dat betreft erg groot, maar in dit geval komt het de prestaties van de auto echt ten goede. Het gevaarte is lichter dan het conventionele 'klap'-systeem van de Carrera S, zorgt bovendien voor 17 tot 30 kilo meer downforce, afhankelijk van de snelheid, en forceert meer luchtinlaat.

De hele afstelling van de auto, vering, wagenhoogte, is afgestemd op de Nordschleife. De vering is vervangen door sportieve exemplaren, de voorste remmen zijn vervangen door 350 mm 'sportschijven' met zes zuigers, de velgen zijn vervangen voor ultralichte, speciaal voor Manthey ontworpen BBS-velgen en de inzittenden worden in lichte Recaro-sportstoelen op hun plaats gehouden. Dit alles bij elkaar genomen, geeft een dusdanige verandering van weg- en rijgedrag dat je op het circuit eenvoudig kunt concurreren met een 996 GT3. En dat betekent weer dat je akelig dicht bij de 997 GT3 zit. De nieuwste versie, die bijna 155.000 euro kost. En voor het juiste perspectief, een nieuwe Carrera S kost iets meer dan 124.000 euro. Dan rijst natuurlijk direct de vraag wat deze M390 kost. Helemaal compleet een kleine 175.000 euro om precies te zijn. Veel meer dus dan een nieuwe GT3, zelfs als je bij die auto voor het juiste vergelijk een clubsport-pakket van Porsche aanschaft – bijna 7.000 euro voor carbon racekuipjes met zespunts-gordels, een rolkooi en een brandblusser. In dat geval komt de GT3 op 162.000 euro. Nog steeds een verschil van een Kia Picanto met airco!

Je kunt je direct afvragen of die prijsverschillen de aanschaf van een door Manthey geprepareerde 911 Carrera S rechtvaardigen. Als je het bekijkt vanuit het standpunt dat je een nóg betere Carrera S kunt kopen, dan misschien wel. Maar wie doet dat? Als je het bekijkt vanuit het standpunt dat je voor minder geld een 997 GT3 kunt kopen met clubsport-pakket, dan zeer zeker niet. De M390 zal ongetwijfeld nèt die strakheid en precisie bezitten om optimaal de Ring over te kunnen jagen, maar het zal als geheel toch nog net ietsje minder zijn als bij een nieuwe GT3. Daarnaast: als je nou toch het budget hebt om een Carrera S te kopen én om daarmee te willen gaan racen na een Manthey-preparatie, dan heb je dus ook de liquide middelen om een GT3 te kopen. Die laat zich – lijkt ons – achteraf ook beter verkopen, puur op basis van de typeaanduiding.

Manthey, ondanks hun 'goede bedoelingen' dan maar links laten liggen? Nee, bepaald niet. Sterker nog, we raden het zelfs aan, als je al een 997 bezit waarmee je wat sneller wilt of waarmee je wilt gaan racen. Of als je een tweedehands 997 tegen een mooie prijs te pakken kunt krijgen. Je schroeft dan tegen redelijke kosten een aantrekkelijk geprijsde standaard Carrera S op naar GT3-waarden. En we zouden zeker ook met een oudere 911 bij Manthey langs gaan als we meer prestaties zouden verlangen. Als we de naar perfectie strevende hand van Manthey willen laten zorgen voor nóg betere prestaties op het circuit. En als we het prijsbewuste gemijmer nu eens uitschakelen, wat dacht je van het uit handen geven van je nieuwe GT3?

Het feit dat het team van Olav Manthey afgelopen juni de 24-uurs van de Nürburgring wist te winnen met een 500-pk sterke Porsche 911 GT3-MR vormt voor ons het meest overtuigende bewijs van zijn kunnen. Alsof ons ritje indien het niet had geregend overtuigender zou kunnen zijn... ■



Grote lip, weg lift



Pits van de oude Ring



Taartschep noodzakelijk



Nieuwsgierig?

Manthey wordt in Nederland vertegenwoordigd door Waalgarage in Broek in Waterland (NH). Deze onafhankelijke Porsche garage is voornamelijk op zijn jarenlange (race)ervaring door Manthey geselecteerd.

www.waalgarage.nl