



Porsche 918 Spyder versus McLaren P1 en LaFerrari

EIGEN WIJZE

Het segment der supersportauto's, hypercars zo je wilt, staat aan de vooravond van een schokkende revolutie. Porsche, Ferrari en McLaren zullen de lat niet alleen weer aanzienlijk hoger leggen, maar nu ook hybridetechniek inzetten voor nog betere prestaties en een beter milieu. Het lijkt er alleen op dat Porsche in dat laatste misschien iets te ver is doorgeschoten...

TEKST NATAN TAZELAAR





Het toepassen van hybridetechniek in dergelijke exotische auto's heeft als bijkomend voordeel dat de stoffige Prius-techniek op deze manier wellicht eens van het muesli-imago kan afkomen.

Daar is het deze fabrikanten natuurlijk niet om te doen, maar de drie nieuwelingen ondervinden wel degelijk voordelen op het gebied van verbruik en CO₂-uitstoot. Porsche lijkt daarin het meest groene imago aan te nemen en Ferrari kiest juist voor een oplossing die HY-KERS heet, als verwijzing naar het Kinetic Energy Recovery System dat in de Formule 1 wordt gebruikt. Pure racetechniek dus. McLaren zit er keurig tussenin en met een oplossing die enerzijds voor een verlaging van de uitstoot en het verbruik zorgt en anderzijds de prestaties aanzienlijk verbetert.

Het resultaat bij de Italianen is een gecombineerd vermogen van maar liefst 963 pk en dat komt voort uit een 6,3-liter atmosferische V12 die 800 pk bij 9.000 tpm levert en een elektromotor die daar nog eens 163 pk bovenop gooit. De CO₂-uitstoot van 330 g/km is daardoor aanzienlijk lager dan bij de voorgaande Enzo, maar volgens eigen zeggen heeft een LaFerrari tijdens testritten in full hybrid mode een score van slechts 220 g/km bereikt. Dit wordt echter niet als officiële

score opgegeven omdat het systeem primair bedoeld is om extra vermogen richting de achterwielen te sturen.

De P1 van McLaren heeft een groter accupakket, 96 kilo tegenover 66 kilo in de Ferrari, en kan daarom meer dan alleen een stoot energie naar de achteras sturen. De P1 kan volledig elektrisch gereden worden en houdt het dan twintig kilometer vol met een snelheid van 50 km/h. Het is zelfs mogelijk om op alleen de accu's, die dwars achter het schutbord en vóór de motor staan, 150 km/h te halen maar dan springt binnen de kortste keren de brandstofmotor bij. Dat is een doorontwikkelde variant van de biturbo V8 uit de MP4-12C en heeft dezelfde inhoud van 3,8-liter. Zelfstandig levert deze motor 737 pk aan de semiautomatische transmissie en de elektromotor kan daar nog eens 179 pk aan toevoegen. Met 916 pk totaal moet een sprint van 0 naar 100 km/h in minder dan drie tellen mogelijk en op dat gebied gunnen deze drie elkaar geen enkele ruimte. De top van de McLaren bedraagt 350 km/h per uur en Ferrari zegt niet meer dan dat de LaFerrari daar overheen gaat. Porsche komt op ruim 340 km/h uit. Eveneens een ambitieuze snelheid in een wereld vol verkeersdrempels, rotonden, flietskasten en premiejagers met laserguns maar toch iets minder dan



Deze pagina's met de klok mee: [1] In de 918 zijn talloze oudere modellen en stijkenmerken van Porsche te herkennen. De auto is dan ook direct als (extreme) Porsche herkenbaar. [2] Het interieur is aanzienlijk minder extreem (opzichtig) dan dat van de Ferrari en McLaren. De middenconsole doet aan de Carrera GT denken. [3] Een overzicht van de technische lay-out van de 918 Spyder. Let op de separate regeleenheid en elektromotor voor de vooras. [4] Door de ranke taille en de sterk aangezette heupen straalt de 918 eenzelfde daadkracht uit als de legendarische 911 GT1.



1. Power electronics
2. Electric drive
3. Lithium ion battery
4. V8 high rpm engine

5. Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)
6. Electric motor
7. Power electronics

de twee concurrenten. En juist in dit segment speelt pochen een niet onbelangrijke rol; kopers van dit soort auto's komen vrijwel zonder uitzondering nooit in de buurt van het potentieel van hun kostbare speeltjes, maar weten wel graag dat zij het beste speeltje in de wijde omtrek hebben. Porsche heeft (daarom?) onlangs de cijfers van de 918 aangescherpt - noem het een terugroepactie nog vóór de officiële introductie - en beweert nu zonder twijfel de strijd met de P1 en LaFerrari aan te kunnen omdat eerst een top van 325 km/h werd opgegeven.

Volslagen ridicuul

Die aangepaste cijfers hebben ook betrekking op het vermogen van de atmosferische 4,6-liter V8. Aanvankelijk zou die 580 pk gaan leveren maar Porsche heeft dat herroepen en nu krijgt de 918 eind dit jaar 608 pk die bij 6.800 tpm vrijkomt. In tegenstelling tot de twee andere hoofdrolspelers in dit verhaal krijgt de 918 niet één maar twee elektromotoren en daarmee een

MET DE 918 LIJKT PORSCHE NIET ALLEEN QUA VERMOGEN IN HET NADEEL, MAAR OOK QUA GEWICHT.

accupakket dat je bijkans doet twijfelen aan het nut van deze hybride aandrijflijn. Om respectievelijk 116- en 129 pk naar de voor- en de achteras te kunnen sturen

staat tussen schutbord en motor een accupakket van maar liefst 300 kilo. Porsche heeft echter een eigen wijze voor de invulling van een hybride sportauto gevonden en

kan daarbij bogen op een flinke hoeveelheid ervaring die opgedaan is met de half elektrische Panamera en Cayenne. Bij de 918 ligt de nadruk dan ook niet louter op betere prestaties, maar ook voor een belangrijk deel op zuiniger en schoner rijden. Dat verklaart ook het grotere accupakket want daarmee kan de brandstofmotor meer en vooral langer ontzien worden zodat minder benzine verbruikt wordt en dus minder CO₂ uitgestoten wordt. Porsche claimt voor de 918 een actieradius van 25 kilometer op alleen stroom en dat is nauwelijks meer dan de twintig kilometer die McLaren opgeeft. Het grote verschil zit echter in de toepassing voor dagelijks gebruik. Dan is het gemiddeld verbruik namelijk 3,3-



liter op honderd kilometer wat een CO₂-uitstoot van slechts 79 g/km oplevert. Daar hebben de andere twee het nakijken, want Ferrari komt op 330 g/km en McLaren claimt op 'minder dan 200 g/km' uit te komen. Een bijna lachwekkend neveneffect is dat de 918 in ons land in de categorie met 14 procent bijtelling valt. Volslagen ridicul natuurlijk met een prijs van 780.450 euro, maar het geeft wel aan hoe het belastingstelsel en ook de bepaling van de uitstoot- en verbruiksnormen bepaald worden. Zeker tijdens de eerste kilometers kunnen de Porsche en McLaren profiteren van de tijdelijke zero emission-stand omdat beide modellen thuis aan het stopcontact opgeladen kunnen worden. Inderdaad, plug-in hybriden dus. Bij Ferrari is dat niet mogelijk want de accu's laten zich alleen voeden met energie die vrijkomt tijdens vertragen, of wanneer een teveel aan vermogen tijdens accelereren wordt afgevangen en opgeslagen. Dit is trouwens niet helemaal waar, want de Ferrari kan feitelijk wel elektrisch gereden worden. Maar dan alleen kortstondig en op kruisniveaus (tot 5 km/h) en dat is hooguit voldoende om

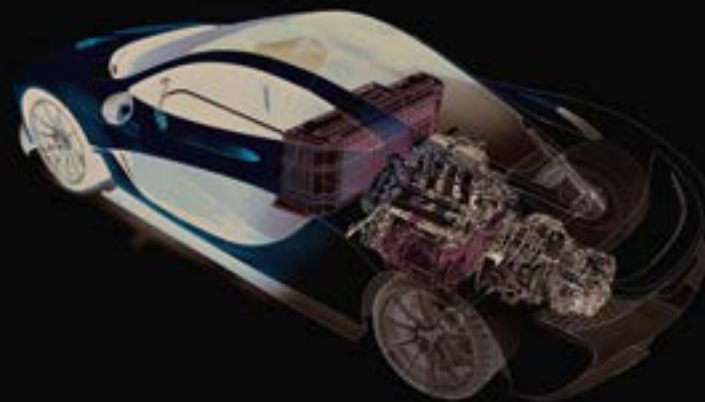
JUIST IN DIT SEGMENT SPEELT POCHEN EEN NIET ONBELANGRIJKE ROL.

zonder blaffende V12 bijvoorbeeld de parkeergarage van een vijfsterren hotel te verlaten.

Torque vectoring

Porsche lijkt met de 918 overigens niet alleen qua vermogen in het nadeel, maar ook als het op gewicht aankomt. Of eigenlijk juist door het gewicht. Met veel zwaardere accu's en een tweede elektrische aandrijfinst voorin komt de 918 op 1.675 kilo en dat is aanzienlijk meer dan de McLaren die ongeveer 1.395 laat noteren en de Ferrari van 1.255 kilo. Porsche haast zich echter te melden dat dit hogere gewicht niet zozeer een nadeel is, maar in zekere zin zelfs een voordeel. Met die extra elektromotor is een veel betere krachtverdeling mogelijk en kunnen (sommige) bochten sneller gerond worden. We zetten het woord 'sommige'

bewust tussen haakjes, want ook Porsche laat weten dat de 918 alleen in 'specifieke omstandigheden' in het voordeel is ten opzichte van de Brit en de Italiaan. Dat is niet alleen te danken aan het zogenaamde torque vectoring waarmee de grip geoptimaliseerd kan worden door minutieus de hoeveelheid aandrijfkracht



Deze pagina's met de klok mee: [1] De P1 wordt door velen als verre nazaat van de F1 gezien, maar dat is niet terecht. De compromisloze F1 zal nooit geëvenaard worden. [2] De variabele achtereervleugel biedt niet alleen neerwaartse druk op de achteras, maar ook een aanzienlijke hoeveelheid remkracht. [3] Net als bij Porsche staat bij McLaren het accupakket rechtop tussen schutbord en verbrandingsmotor. De elektromotor ligt naast de V8. [4] Het chassis van de P1 is sterk verbeterd ten opzichte van de MP4-12C. Vanuit dit standpunt lijken de LaFerrari en P1 overigens erg op elkaar.

ten per wiel te bepalen voor een optimale balans van de auto. Ook de meesturende achterwielen dragen daar in belangrijke mate aan bij. Porsche lijkt daarmee afstand te doen van de titels voor het hoogste vermogen en hoogste topsnelheid en je bent daardoor al snel geneigd het genoemde voordeel op het circuit te verwachten. Met actieve aerodynamica, een volledig dynamisch onderstel en een veel beter specifiek gewicht lijken de P1 en LaFerrari echter tegenstanders van een hoger niveau en het is daarom de vraag of Porsche werkelijk voordeel kan halen uit bovengenoemde technieken. Qua opbouw is dit trio overigens vrijwel identiek want ze beschikken zonder uitzondering over een chassis van carbon en zijn voorzien van de meest geavanceerde ondersteltechnieken en prestaties die alleen in handen van zeer ervaren bestuurders tot hun recht komen. We gaan hier dan ook geen uitspraken doen waar we later spijt van (kunnen) krijgen en geven Porsche voorlopig het voordeel van de twijfel. Wanneer Weissach namelijk beweert dat de productieversie van de 918 de Nordschleife met een recordtijd gaat ronden dan zouden we wel gek zijn om die bewering in twijfel te trekken. Porsche heeft in het verleden namelijk vaker absoluut verrassende tijden op deze baan neergezet en niemand kan ontkennen dat een record op de

Nürburgring een belangrijk bewijs is dat een sportwagenfabrikant zijn zaken goed op orde heeft.

Uiterst bevoorrecht

Het mag een dooddouner zijn, maar het wachten is hier natuurlijk op een vergelijk tussen deze drie hybriden om de verschillen in prestaties in beeld te krijgen. We kunnen technische specificaties vergelijken en speculeren tot we een ons wegen, maar ondanks gewichtsverschillen, zelfbenoemde technologische voordelen en geclaimde prestaties kan alleen een direct vergelijk tot een objectief antwoord leiden. En vreemd genoeg spreken we onszelf daarmee ook tegen, want waarom zou alleen een objectieve testuitslag de doorslag kunnen geven? Wie grofweg een miljoen euro te besteden heeft aan een speeltje is natuurlijk op zoek naar een bijzonder stukje techniek. Daarbij heeft ieder mens zijn eigen wijze om invulling te geven aan die wens en zowel de Porsche, Ferrari als McLaren hebben meer dan voldoende unieke eigenschappen om welke keuze dan ook te verantwoorden.

Waar we overigens ook nieuwsgierig naar zijn is hoe deze gelimiteerde technische hoogstandjes het qua verkopen gaan doen. Porsche wil (hoe toepasselijk) 918 stuks van de 918 Spyder bouwen, McLaren stopt de



Autoschade Herstel Druten



**Autoschade Herstel Druten, gespecialiseerd
in Porsche, Centraal in Nederland**

Nijverheidsweg 4 - 6651KS Druten - Telefoon 0487-518400
www.autoschadedruten.nl

Van der Hoeven Klassiek



Porsche Cayman S, 2006, 14685 km,
Indischrot, € 44.950,-



Porsche 997 Turbo PDK Zwart, 2010,
Zwart leer, 62.000 km, € 124.950,- incl BTW



Porsche 911 GT3, 2008, 13780 km,
GT Silber, € 94.950,-



Porsche 993 Carrera 4, 1995,
49000 km, Polar Silber, € 59.950,-



Porsche 993 Carrera 2, 1995,
9151 km, F8 Nachtblau, € 74.950,-



Porsche 997 Carrera S, 2004,
57908 km, L84A Indischrot, € 49.950,-

Van der Hoeven klassiek

Hoofdweg 141, 3067 GD Rotterdam

Tel. 010-2604586 / 06 50 99 44 86, info@vanderhoevenklassiek.nl

www.vanderhoevenklassiek.nl



Baroniehof 167 - 5709 HL Helmond - Tel: 0492 51 01 88

WWW.PINNACLESPORTSCARS.NL



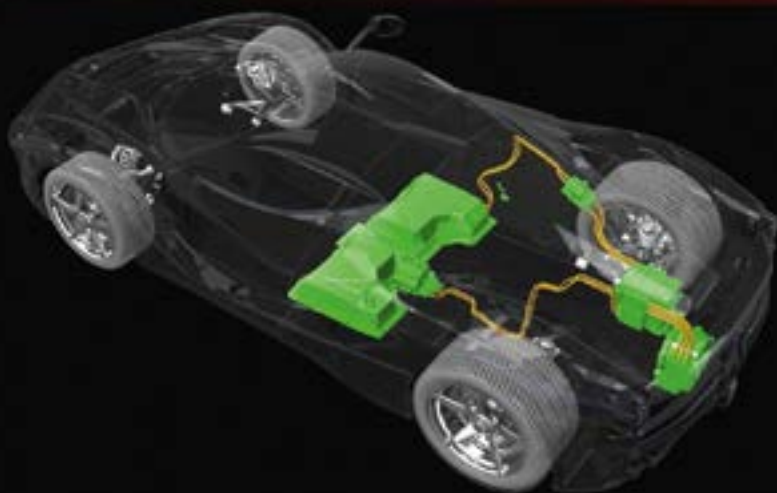
PRESTIGE
auto couture

Rooseindsestraat 37A - 5705 BP Helmond - Tel: 0492-830808

WWW.PRESTIGEAUTOCOUTURE.NL



Deze pagina's met de klok mee: [1] Ook bij Ferrari bepaalde de wind het ontwerp van de nieuwe supersportauto. Functionaliteit gaat voor sensueel ontwerp. [2] Minimalisme op zijn Italiaans. Alles is hier ingericht en gericht op heel hard rijden. Airco is daarbij geen luxe maar een noodzaak. [3] Ook Ferrari heeft de accu's vóór de motor, maar plat op de bodem gelegd. Regeleenheid en elektromotor zitten helemaal achterin verwerkt. [4] Al sinds de 288 GTO heeft Ferrari een patent op het schaamteloos inkijk bieden via de achterkant. Het gaat nooit vervelen...



PORSCHES LIJKT AFSTAND TE DOEN VAN DE TITELS VOOR HET HOOGSTE VERMOGEN EN HOOGSTE TOPSNELHEID.

productie bij 375 stuks van de P1 en Ferrari beperkt zich tot 499 LaFerrari's die overigens allemaal al verkocht waren voordat de auto in Genève debuteerde. Maar ook verkoopsuccessen zijn geen graadmeter want McLaren verkocht in de jaren negentig nauwelijks meer dan honderd stuks van de inmiddels iconische F1, Porsche bracht ruim 330 exemplaren van de hightech 959 aan de man en Ferrari transformeerde de hardcore F40 destijds van een limited edition naar een verkooptopper door er meer dan 1.300 van de bouwen en verkopen.

Hoe je het dus ook bekijkt, een winnaar of verliezer aanwijzen is in dit geval volslagen doelloos. Wie zich namelijk in dit absolute topsegment begeeft (ongeacht of dat als producent of als klant is) mag zich rekenen tot een zeer select en vooral uiterst bevoorrecht gezelschap. Ongeacht testuitslagen, verkoopstatistiek en rondentijden kunnen we gerust stellen dat deze drie hyper hybriden alleen maar winnaars gaan opleveren. Dat geldt voor zowel de drie fabrikanten als de in totaal 1.795 gelukkige kopers. ■