

PERSBERICHT

VAN 17 DECEMBER 2021 TOT

23 JANUARI 2022

AUTOWORLD BRUSSELS



SUPERCAR STORY

**MEER DAN 40 UITZONDERLIJKE AUTO'S
ZETTEN DE TRADITIE VAN UITZONDERLIJKE
EINDEJAARSTENTOONSTELLINGEN VAN AUTOWORLD VERDER**



Dit eindejaar zal de feestverlichting niet enkel in de steden en in de kerstbomen schitteren ! Ook de ogen van menig autoliefhebber zullen ongetwijfeld schitteren. **Meer dan veertig uitzonderlijke auto's** zullen een bijzonder hoofdstuk uit de rijke autogeschiedenis illustreren: dat van de **Supercars**. Zij vormen het thema van een unieke tentoonstelling in één van de belangrijkste Europese automusea, **Autoworld**.

Alle tentoongestelde Supercars zijn iconen uit de **naoorlogse periode, tot 2015**. Geen modellen die nog in de merkenhandel zijn te vinden, maar exemplaren die intussen verzamelobjecten zijn geworden en die men enkel nog kan vinden op veilingen of bij gespecialiseerde handelaars. De exemplaren die zullen worden tentoongesteld zijn grotendeels afkomstig uit internationale musea en privéverzamelingen. En aantal werden overigens nog nooit eerder tentoongesteld.

Stof genoeg voor een unieke tentoonstelling!

Een leuk kerstcadeau aan het publiek van Autoworld.



MAAR WAT IS NU EEN SUPERCAR ?

De meningen hierover lopen wel wat uiteen, want voor de liefhebbers dekt de term « **Supercar** » niet steeds dezelfde lading, het is eerder een mix van verschillende factoren zoals **exclusiviteit**, het **beperkte productieaantal**, de **prijs**, de **zeldzaamheid**, de **topsnelheid**... De Oxford English Dictionary omschrijft het als « **een sportwagen met buitengewone prestaties** », maar wie op bezoek komt zal zien dat het veel meer is dan dat. De term « Supercar », dook heel sporadisch al eens op in de jaren '20, maar eigenlijk duikt hij pas echt voorzichtig op in het midden van de jaren '50, met de marktintroductie van sportwagens met voor die tijd uitzonderlijke prestaties, zoals de **Mercedes 300SL** (1954) of de **Chevrolet Corvette C1** (1953) in de USA.



Het begrip krijgt navolging in de jaren '60 met o.a. de **Ford GT 40**, die er kwam nadat de overnamedeal tussen Ford en Ferrari afsprong, of met de voorstelling van de **Lamborghini Miura** met centraal geplaatste V12, iets wat eerder enkel was gereserveerd voor echte racewagens. Allebei toonden ze ontegensprekelijk aan dat topprestaties best konden samengaan met topdesign.

In het begin van de jaren '70 kwam de oliecrisis roet in het eten strooien. Maar toch wisten de Supercars te overleven en zich verder te ontwikkelen. In de nasleep hiervan verschenen de eerste auto's met turbomotor, waaronder de **Porsche 911 Turbo**. Een niet alledaagse auto met geheel eigen oplossingen en buitengewone prestaties. Een model waarmee Porsche zich voor eens en altijd ging nestelen tussen de bouwers van Supercars, en daar ook vandaag nog steeds schittert. Een van de meest opvallende Supercars uit deze periode is de **Lamborghini Countach**. Alweer een auto met centraal geplaatste motor maar met een zeer opvallend design, dat zich duidelijk onderscheidde van de rest. Zijn V12 was afgeleid van die van de Miura, maar was nu in de lengterichting ingebouwd. De Countach blijft ook vandaag een buitenbeentje in de wereld van de Supercars, met een trouwe schare volgelingen de wereld over.



DE PORSCHE 959 EN DE FERRARI F40 WEGBEREIDERS VOOR DE VOLGENDE GENERATIES...

Vanaf de jaren '80, begint de Nürburgring een belangrijke rol te spelen. Er worden records gebroken zoals door de legendarische **RUF CTR « Yellowbird »** en er ontstaat een legendarische rivaliteit tussen Porsche met zijn 959 en Ferrari met de F40. Deze twee modellen hadden een enorme invloed en baanden de weg voor een nieuwe generatie Supercars. De **Ferrari F40**, en niet enkel meer de **Porsche 959**, waren de voorbeelden die gevolgd moesten worden.

In het begin van de jaren '90, bewees de **Honda NSX** dat een Supercar ook betrouwbaar en aangepast kon zijn aan dagelijks gebruik.

Tegenwoordig heeft men het ook over **Hypercars**. Hun ontwikkeling werd ingezet door het weer tot leven gewekte merk **Bugatti**, met de legendarische **EB110**. In de jaren '90 verschenen ook een hele reeks prachtige en soms revolutionaire supercars. Modellen die er uit springen voor die periode zijn van diverse pluimage, zoals de **Ferrari F50**, de **Porsche GT1**, de **McLaren F1**, de **Jaguar XJ220**, de **Lotus Esprit V8**, de **Mercedes-Benz CLK GTR** of de **Lamborghini Diablo**.



DE SUPERCARS IN AUTOWORLD

Van het veertigtal auto's dat zal worden tentoongesteld tijdens de eindejaarstentoonstelling, zijn er een aantal afkomstig van de belangrijkste partners van deze tentoonstelling. Ze zullen ook enkele van hun actuele modellen tentoonstellen in speciaal daartoe voorziende ruimtes. We komen hier verder op terug.

Lamborghini Miura

Toen Ferruccio Lamborghini onder eigen vlag begon te varen, droomde hij van comfortabele GT's die zo goed in elkaar staken dat je er eindeloos mee onderweg wilde zijn. Geen supersportwagens dus. Tot de pientere ingenieur Gianpaolo Dallara achter Ferruccio's rug een revolutionair chassis ontwierp met een spectaculaire V12 achterin. Nadat die technische basis in '65 op het salon van Turijn werd getoond, waren de reacties zo laaiend dat Lamborghini wel door moest gaan met het project. Het jaar nadien had Bertone zo'n fraai koetswerk klaar dat de auto bij leven al legendarisch was. Het was de snelste sportwagen van zijn tijdperk en de eerste Lamborghini die naar een bekend stierenras werd genoemd.

LaFerrari

Wat ooit startte met de F40 en dan verder ging via de F50 en Enzo, cumuleerde uiteindelijk in de onwezenlijke LaFerrari, een auto die zo hard in iedere vezel uitstraalt wat Ferrari echt betekent dat men hem de ultieme, ietwat tenenkrullende naam LaFerrari meegaf. Net zoals de Porsche 918 en de McLaren P1 heeft de LaFerrari hybridetechnologie onder de leden: samen leveren de V12 en de elektromotor hier 963 pk. Tot spijt van voormalig hofleverancier Pininfarina is dit namelijk de eerste Ferrari die helemaal in eigen huis werd ontworpen. In goede Ferrari-traditie bouwt men er altijd eentje minder dan men denkt te kunnen verkopen. 499 stuks in dit geval, die aan één miljoen euro per stuk letterlijk de deur uitvlogen. Sterker: slechts zeer trouwe klanten konden hem 'krijgen'.

Porsche 959

Van bij zijn creatie was de 959 een revolutionaire auto, één brok technologie en aangedreven door een kleine biturbo zescilinder (minder dan 3,0 liter) met vier kleppen per cilinder en een vermogen van 450 pk. De ontwikkeling van de Porsche 959 duurde lang en hij werd pas in 1987 geleverd. Hij werd toen voorgesteld als het toonbeeld van de fantastische knowhow van de firma. In de competitie werd hij alleen in de Paris-Dakar ingezet – en met succes. De 959 was het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de 4x4-versie van de 911.

McLaren P1

Samen met Williams, Lotus en Cooper was McLaren één van de vele "garagisten", zoals Enzo Ferrari de Engelse raceteams graag denigrerend wegzette. Vaak waren dat inderdaad behoorlijk amateuristische teams die in een morsig atelier aan koersauto's sleutelden en zo tot in de Formule 1 sukkelden. McLaren stak er echter altijd ver bovenuit dankzij de charismatische, zwaar onderkoelde CEO Ron Dennis. Nadat zijn team in de jaren '80 de Formule 1 compleet domineerde, wilde hij nog een stapje hoger door de ultieme sportwagen voor de openbare weg te bouwen. Dat werd de F1 met BMW V12, drie zitplaatsen én een centraal stuurwiel, allemaal ontwikkeld door topingenieur Gordon Murray en getekend door Peter Stevens. Het was in de jaren '90 met voorsprong het snelste dat voor geld – ontzettend veel geld – te koop was. Toch sloegen de 107 kopers de slag van hun leven, want vandaag is zo'n F1 al snel enkele tientallen miljoenen waard. Rowan – mister Bean – Atkinson is een van de gelukkigen.

Bugatti Veyron

In 2000 wordt het prototype Bugatti Veyron, getekend door Hartmut Warkuss en zijn designteam, onthuld op de salons van Detroit, Genève en Parijs. Hij draagt de naam van een van de grootste vooroorlogse piloten, die in 1939 samen met Jean-Pierre Wimille de laatste overwinning voor Bugatti behaalde in de 24 Uren van Le Mans. Na vijf jaar ontwikkeling gaat in

Molsheim de productie van de Veyron van start in het gloednieuwe « Atelier », op een steenworp van het Château Saint Jean.

Deze sportwagen is de snelste ter wereld toegelaten op de openbare weg. Ieder jaar rollen zo'n 80 exemplaren van de Veyron 16.4, gebouwd met respect voor de traditie van het merk - kunst, vorm en techniek - van de band bij de hoofdzetel van Bugatti, waar de meeste kopers hun wagen meteen ook in ontvangst komen nemen... zoals in de tijd van Ettore.

Maar dat is zeker niet alles. De bezoeker zal tussen de overige modellen zeker een aantal vaste waarden ontdekken, waaronder een **Mercedes 300SL Gullwing**, een **Aston Martin One77**, een **BMW M1**, een **Ford GT40**, een **Jaguar XJ220**, een **Lexus LFA**, een **Honda NSX**, om er maar enkele te noemen.



TWEE OPEN "BLACK BOXES"

Deze tentoonstelling wordt mogelijk gemaakt dank zij de steun van twee belangrijke partners : de D'leteren Group (Porsche, Bugatti, Lamborghini, Bentley) en de Ginion Group (Ferrari, McLaren, Rolls-Royce). Ze hebben elk een eigen afgebakende ruimte (een « Black box »), waar ze enkele van hun actuele Supercars zullen tonen, het aanbod zal in de loop van de tentoonstelling wisselen. Deze "Black Boxes" zijn ook toegankelijk voor de bezoekers van de tentoonstelling, die er de actuele Super- en Hypercars van de 7 vertegenwoordigde merken live zullen kunnen ontdekken.



**AUTOWORLD MUSEUM
PRAKTISCHE INFO**

**SUPERCAR
STORY**

17.12.21
23.01.22

EXPO AUTOWORLD
MUSEUM BRUSSELS
AUTOWORLD.BE

**SUPERCAR
STORY**

17.12.21
23.01.22

EXPO AUTOWORLD
MUSEUM BRUSSELS
AUTOWORLD.BE



Autoworld Museum Brussels

Jubelpark 11, 1000 Brussel

Metro Merode

Openingsuren :

Alle dagen open 7/7 van 10u tot 17u (tot 18u zaterdag en zondag)

Toegangsprijs :

Volwassene : 15 €

Senior : 12 €

Student : 11 €

Kinderen 6-12 jaar : 8 €

Info bezoekers :

www.autoworld.be

+32 2 736 41 65

Persdienst :

Patricia Raes

p.raes@autoworld.be

+32 476 34 42 04

