

Duur konijn

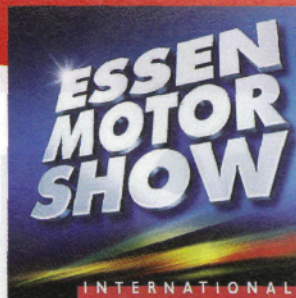
Eén ding moeten we onze minister van Verkeer en Waterstaat Camiel Eurlings nageven: hij vecht voor zijn idealen. Er komt meer asfalt, zoals hij heeft beloofd. En als het aan hem ligt, komt de 'kilometerbeprijzing' er ook. Of we daar blij mee moeten zijn, is sterk de vraag. Afgelopen week bestudeerden we bij *AutoWeek* het wetsvoorstel dat naar de Tweede Kamer is gestuurd. Hierin vonden we ook de formule waarmee de kilometerprijs in 2012 berekend gaat worden. We hebben op www.autoweek.nl/kilometerheffing een calculator geplaatst, zodat u kunt berekenen wat de heffing voor u betekent. Let wel: die heffing wordt per jaar aangepast, dus de uitkomst van de berekening geldt alleen voor 2012.

Als je deze formule hanteert, zie je dat bepaalde, met name oudere, auto's onbetaalbaar worden. En dan hebben we 't nog niet over de spitsheffing. Die komt daar nog bovenop. Een paar conclusies kunnen we al trekken: klassiekers van voor 1987 blijven vrijgesteld, dus daar zal de handelsprijs van stijgen. Auto's van begin jaren '90 zullen het loodje leggen. Neem het busje van Rob. Hij is systeemontwikkelaar op de redactie en rijdt in 'n Toyota Land Cruiser van ver voor de eeuw-wisseling. Voor zijn diesel zonder roetfilter, zal hij zo'n 14 cent de kilometer gaan betalen. Die gaat er dus uit. Daar valt wat voor te zeggen (sorry, Rob), want het is een smerig apparaat. Andere conclusie: met de kilometerheffing zal 't wagenpark van Nederland behoorlijk 'vergroenen'. Op zich is dat toe te juichen, hoewel het voor de individuele bezitter natuurlijk niet prettig is. Probleem blijft dat het huidige voorstel nodeloos ingewikkeld is. Allemaal een big brother-kastje in de auto. Dat kost ons 4 miljard (was dat niet het bedrag dat 't kabinet op de AOW wilde besparen?) - als het daar bij blijft. Vervolgens moet dit in de wereld unieke systeem ook gaan werken. Er zullen ongetwijfeld gebreken aan het licht komen. Als je leest wat er bij de aanleg van de tunnel in Midden-Limburg (A73) - onder meer door softwareproblemen - misgaat, kun je je een voorstelling maken van de invoering van deze heffing. (Ter verduidelijking: die tunnel is anderhalf jaar na de opening nog steeds beperkt bruikbaar.) Dan de hamvraag: krijgen we dankzij het systeem een filevrij Nederland? Dat is immers het doel, naast het terugdringen van de uitstoot door auto's. Eurlings belooft dat een meerderheid niet meer gaat betalen dan nu, ook niet met een spitsheffing. Maar wie stapt er dan uit zijn auto? Hoe lossen we die files op? De spitsheffing blijft het konijn dat uit de hoge hoed kan worden

getoverd. En dat konijn gaat geld kosten. Camiel zal dat wellicht niet beslissen, maar wie weet wat z'n opvolgers bedenken?

Vorige week werd er tijdens de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat al gesproken over de kilometerheffing, maar anders dan velen denken moet de Tweede Kamer nog zijn zegen aan het plan geven.

Tonie Broekhuijsen
Hoofdredacteur *AutoWeek*



Terug na

De Essen Motorshow is het uithangbord van de Duitse tuningbranche. Een show die altijd goed is voor spektakel, veel pk's, kramen die uitpuilen van tuningartikelen, maar ook hallen die in het teken staan van autosport. Bovendien wemelt het er ook altijd van de klassiekers. In de loop der tijd is 'Essen' uitgegroeid tot een autofeest met internationale allure. Logisch dat de laatste jaren steeds meer merken een stand op de show hadden. Totdat eind vorig jaar de crisis uitbrak. Dit jaar dan ook geen grote stands van Volkswagen, Opel en andere merken. Geen primeurs zoals enige jaren geleden nog de Passat R36. Het is crisis en dat zullen we weten! Gelukkig heeft de organisatie er alles aan gedaan om het ook in 2009 nog aantrekkelijk te maken, net als vroeger ontbreken de autofabrikanten en komt het vertier van tuners, al zijn er daarvan ook de nodige thuisgebleven.

Foto's Lucas Verbeke



Er kan nog meer bij

Heeft Porsche de 911 Turbo net voorzien van een geheel nieuwe motor en de top-Elfer 500 pk gegeven, komt Porsche-tuner Speedart alweer met een 580 pk sterke 3,8-liter biturbo-boxer. En de transmissie met dubbele koppeling kan 't nog behappen ook. Later komt zelfs nog een versie met 650 pk.



Als je toch bezig bent



Manhart M3 T V10

Bij Manhart-Racing vinden ze het jammer dat er geen BMW M3 Touring is. Dan maken we 'm maar zelf, dachten ze. En als we toch bezig zijn, lepelen we meteen een V10 van de M5 in de neus! Een heel brute stationwagon. Ook de SMG-bak vond een plekje, en dankzij motortuning levert hij 550 pk. Goed voor 0-100 in 4,3 seconden en een top van 324 km/h. En eerlijk gezegd ziet deze getunede Touring er nog best netjes uit. Misschien brengt het BMW Motorsport wel op ideeën en met de 420 pk V8 van de gewone M3 in een eventuele M3 Touring zijn we ook al tevreden, hoor!

Wie heeft de sterkste?

Van dit soort verbouwwerk worden we vrolijk! De Ford Focus RS is met z'n 305 pk sterke 2,5-liter vijfcilinderturbo momenteel de lieveling van de tuners. We zagen er één met 360 pk, eentje met 384 pk en deze 400 pk sterke RS van Mcchip-dkr is de sterkste. Geen grote bekende, maar blijkaar kunnen ze wel wat.



Ford Focus RS

RS400