



LUXE ZONDER GRENZEN

170.000 euro voor plaatwerk, nieuwe wielen, een nieuw interieur en chiptuning. Wie in staat is de prijs van twee gloednieuwe Porsches Carrera n eer te tellen voor het pimpen van één Bentley, zal zich zelden zorgen maken over zijn bankrekening. De beroemdste ceremoniemeester voor het organiseren van zulke dure dromen is de Duitse tuner Mansory. Voor Playboy opende hij de deuren van zijn werkplaats, en die van zijn Bentley.

In een dorp als dit zou je zeker geen bedrijf als Mansory verwachten. Brand in het Fichtel-gebergte is een klein gehucht, gelegen tussen het Beierse stadje Bayreuth en de Tsjechische grens. De smalle wegen zijn typerend voor de zo goed als vergeten gebieden die vroeger grensden aan het niemandsland lange het IJzeren Gordijn. De mensen hier hebben niets meer dan het strikt noodzakelijke. Overdaad en glamour zijn in deze regio altijd vreemd geweest. Dat de duurste autotuner ter wereld gevestigd is in twee grijze fabriekshallen aan de rand van dit dorp, lijkt dan ook net zo min op zijn plaats als een Trabant in de PC Hoof.

Mansory's handel bestaat uit extravagante, onwaarschijnlijk dure modificaties op de alleredelste automerken. Een Rolls-Royce Phantom krijgt hier een sinistere, agressieve look. Een Bentley Continental verandert in een hi-tech sportwagen, terwijl een McLaren SLR juist transformeert in een vergulde showboot. Zelfs een 559 GTB Fiorano gaat hier in retraite, om zijn op een na sterkste motor in de geschiedenis van Ferrari te laten voorzien van een compressor.

De baas van het bedrijf, Kouros Mansory, 50, neemt plaats in een fonkelnieuwe Bentley Continental GTC 'Le Mansory'. De glanzende zwarte lak, de enorme 22-inch lichtmetalen wielen, de oranje gekleurde lederen zetels en de 'Wide-Body-Kit' – alles aan deze auto verkondigt opdringerig de nieuwe kracht die in de 6-liter W12-motor is geboren. Dankzij huisgemaakte chiptuning bereikt dit aggregaat zijn allesverpulverende koppel van 780 Nm al bij een superlage 1.600 toeren per minuut. Met zijn 560 paardenkrachten is hij al veertig paarden sterker dan de nieuwe Bentley Continental Speed, het krachtigste model uit de serieproductie. De prijslijst voor deze anabolen-custom-kuur begint bij 145.000 euro – waarbij je natuurlijk nog wel de aanschafprijs van de patiënt moet rekenen. De warme zomeravond voorziet in de ideale omstandigheden voor een laatste testrit door de Beierse bossen. Mansory steekt een R1 sigaret op en drukt het gaspedaal tegen de vloermat, gemaakt van geurig nappaleder. De acceleratie duwt de maag ergens tussen de nieren en de lever; volgens de technische gegevens moet de enorme wagen na 4,5 seconden op de 100 kilometer per uur zitten. Dan jaagt Mansory de cabriolet ver voorbij alle geldende snelheidslimieten over de landweggetjes. De perfect gebouwde machine bijt zich diep en veilig in het asfalt. Ook in de bochten geeft de GTC geen krimp. De deceleratie wordt verzorgd door een high performance remsysteem dat Mansory ontwierp in samenwerking met Brembo, fabrikant van 's werelds beste remmen, zeer zeker geen onbekende naam in de wereld van de supersportmotorfietsen. Onder de motorkap brullen de twaalf cilinders, krachtig maar toch beschaafd, en de speciaal aangepaste sportuitlaat klinkt zo warm en potent, geschikt als-ie is voor waarschijnlijk de beste rollende combinatie van comfort en sportiviteit die heden ten dage op straat te vinden is.

Opgeruimd en schoon als een tandartspraktijk: de werkplaats. Indien geconfronteerd met een edele au-



tomobiel lijken Mansory's mecaniciens zich maar één ding af te vragen: hoe krijg ik dat ding zo snel mogelijk kaal? Achterin de hal staat een Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé; zonder grille voor de radiator, zonder de schone Emily op de radiator, maar met gapende wonden in het interieur. Een paar meter ervoor, twee opengereten Ferrari's 599 met gescheurde kabelbomen. Als het aankomt op het ontwerpen van een nieuw Mansory-model, is de eerste manoeuvre altijd de striptease van de perfectie die in de fabriek altijd al redelijk is benaderd. "Als je bijvoorbeeld een Rolls-Royce wilt tunen, zijn je mogelijkheden erg beperkt. Het chassis is enerzijds te soft en anderzijds niet flexibel genoeg – deze machtige auto zal nooit een sportwagen worden. Maakt ook niet echt uit, want daar zal de klant ook nooit om vragen," verduidelijkt Mansory. "Maar als je me mijn gang laat gaan met een Bentley, McLaren of Ferrari, dan kun je alle kanten op en kan ik erg creatief worden."

Iedere auto die binnenrijdt voor 'plaatwerk' wordt tot op het chassis gestript, om de nodige aanpassingen te doen voor de carbon en polyurethane dorpels, skirts en zijschermen. Andere carrosseriedelen als luchtinlaten of motorkap worden vervangen door kopieën van lichtmetaal. Dan is het interieur aan de beurt. Alles wat in een Brits boudoir zou kunnen passen, wordt verwijderd. In plaats van gladde, edelhouten oppervlakken gaat Mansory voor carbon, meestal in de bekendste sportieve look met de lichte en donkere vierkanten. Voor de Bentley 'Le Mansory' werd de zitting van de stoelen opgeleukt met leer van een pijlstaartrog. Het interieur van de McLaren SLR 'Renovatio' kreeg een biesje van struisvogelleer voor

de presentatie op de autosalon van Genève van dit jaar. Mansory's persoonlijk favoriete kleur voor het exterieur is matzwarte Glasurit. In 2007, toen Mansory er voor het eerst mee kwam op de Rolls-Royce Phantom, was het een wereldprimeur. Anno 2008 is de kleur opgenomen in het gamma van Brabus, TechArt & Co en treft Lamborghini voorbereidingen om het te gaan leveren als een van de standaard kleuren.

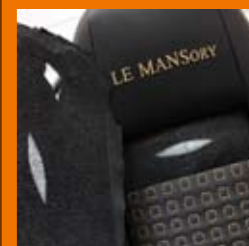
Na de Mansory-remix kosten de meeste modellen



N FERRAI'S 599 MET GESCHEURDE KABELBOMEN. ALS HET AANKOMT OP HET ONTWERPEN VAN EEN NIEUW MANSORY-MODEL, IS DE



ap worden vervangen door kopieën van lichtmetaal. Dan is het interieur aan de beurt. Alles wat in een Brits boudoir zou kunnen passen, wordt verwijderd



twee keer zo veel als hun origineel. Ze dragen namen als 'Conquistador', 'Stallone' en 'Bel Air'. Het zijn unieke, overdreven, bijna surrealistische sensaties. Het totaal is klaarblijkelijk meer waard dan simpelweg de som der delen. "Wat wij leveren, is nergens anders te krijgen," duidt Mansory zijn eenvoudige filosofie. En zo rechtvaardigt hij zijn exorbitante tarieven. Mansory vindt zijn klanten in de koninklijke dynastieën in het Midden-Oosten en in de raden van bestuur van de nieuwe megaconglomeraten in Oost-Europa. Hij rekent een Formule 1-manager tot zijn afnemers, maar ook een superspits van FC Barcelona. Om die reden is vertrouwelijkheid het toverwoord in zijn relatie tot zijn cliëntèle. Hij werkt met via agenten, die de auto's van hun klanten samen met het wensenlijstje op het terrein van Mansory parkeren. "We kennen geen grenzen. Alles wat de klant wilt, gebeurt," zegt Mansory, die altijd weer in verrukking raakt als een van zijn modificaties een schop tegen de schenen van de grote automerken is.

Kouros Mansory verhuisde in 1977 van Iran naar Europa. Hij werkte als verkoper in Londen en als hoofdkelner in Münchens Löwenbräukeller. Overdag repareerde hij auto's in de werkplaats in zijn achtertuin. In 1990 richtte hij de auto-onderdelenhandel

MP-Design op, die nog altijd zijn core-business vormt. De fabriek produceert achteruitkijkspiegels, versnellingspookknoppen, houten inlegpanelen en dashboards voor Rolls-Royce, Mercedes-Benz, BMW en Porsche. In deze handel vergaarde Mansory zijn knowhow op het gebied van tuning. "Als ik begonnen was met de grote Duitse merken, was ik snel door mijn vrienden heen geweest. Ik moest op zoek naar een niche in de markt, en dat was dus werken met Rolls-Royce, Bentley en Aston Martin. Uiteraard verklaarde iedereen me voor gek."

Maar dat zag-ie alleen maar als een uitdaging om vooral niet te stoppen. Hij verplaatste zijn fabriek van de hectiek van de grote stad naar de rust van het grensplaatsje Brand, mede vanwege de kortere afstand naar zijn andere productielocaties in Tsjechië. In 2004, zijn eerste jaar, verkocht hij 150 bodykits voor de Bentley Continental. Maar al in 2007, tijdens de salon van Genève, toen hij zijn inmiddels legendarische matzwarte Phantom presenteerde, waren Mansory en zijn Gangster-Roller niets minder dan celebrities. "Deze specifieke 'Conquistador' is nooit verkocht. Klanten voor een Phantom prefereerden toch andere kleuren; deze sinistere look bleek toch iets te wild voor het normale Rolls-publiek," zegt hij over de geschiedenis van zijn beroemdste kunstwerk, die nog steeds in

N FERRAI'S 599 MET GESCHEURDE KABELBOMEN. ALS HET AANKOMT OP HET ONTWERPEN VAN EEN NIEUW MANSORY-MODEL, IS DE



ap worden vervangen door kopieën van lichtmetaal. Dan is het interieur aan de beurt. Alles wat in een Brits boudoir zou kunnen passen, wordt verwijderd



N FERRARI'S 599 MET GESCHEURDE KABELBOMEN. ALS HET AANKOMT OP HET ONTWERPEN VAN EEN NIEUW MANSORY-MODEL, IS DE

de showroom van zijn fabriek op een nieuwe eigenaar staat te wachten.

Uitbundige spoilers, dikke uitlaatpijpen, oogverblindende kleurencombinaties – zo nu en dan gebruikt Mansory stilistische elementen die je eerder zou verwachten in de tuningwereld van de jongetjes die net hun rijbewijs hebben gehaald en *The Fast & The Furious* beschouwen als de beste film ooit gemaakt. Die overwegingen laten hem koud. “Bijzondere dingen worden altijd als controversieel beschouwd. Die kritiek interesseert me niets.”

Want: oliesjeiks lezen geen tuningblaadjes. Daarnaast werkt het Mansory-label prima als booster voor zijn onderdelenhandel in West-Europa; het luxe-imagó is in marketingtermen goud waard. En toch, nog dit jaar, wil Mansory zijn naam als supertuner voor eeuwig en altijd vestigen door de snelste en duurste productieauto aller tijden – de Bugatti Veyron – te gaan modificeren. Op het moment van schrijven staat Mansory's exemplaar van de 1001-pk straatracer in een hoek van de werkplaats als een silhouet onder een stofhoes verborgen te wachten op zijn beurt. De presentatie is gepland voor het einde van de zomer. Hoe de Mansory-Veyron eruit gaat zien weet niemand; de plannen zitten nog opgesloten in het brein van de tuner. Maar zijn belofte klinkt fantastisch: “Onze versie zal een van de meest opwindende Bugatti's ooit worden,” zegt-ie, waarbij hij verwijst naar de special editions ‘Pur Sang’ en ‘Fbg par Hermés’, “en zal 1200 pk opleveren, eerder dan het nieuwe productiemodel dat voor 2009 is aangekondigd.”

De dag erna wordt de zwarte Bentley ‘Le Mansory’ afgeleverd. In de expeditieruimte worden de bestelde wielen gemonteerd en krijgen de carbon dorpels nog een laatste poetsbeurt. Kourish Mansory steekt nog een sigaret op. Dan rijdt hij de GTC in de vliegtuigcontainer. De geadresseerde is een zakenman uit Azerbeidjan.

De Bentley is nog niet uit het zicht of het proces begint opnieuw. De zojuist vrijgekomen werkplaats wordt in bezit genomen door het skelet van de Veyron. Hij kruipt langzaam voort, als een tandeloze tijger. Voor zijn beet de autowereld de adem zal afknijpen, aan het einde van de zomer, zullen de ingenieurs van Mansory heel wat overwerk op heel wat hete dagen moeten verrichten. Vakantie zal er niet worden gevierd in Brand.