ACHTERVOLGI NGSWAAN(ZIN)

Plankgas door nachtelijk Parijs. Bloedstollend hard door de nauwe straten van Nice. De film Ronin heeft een cultstatus door zijn realistische achtervolgingsscènes. Geen *special effects,* maar echt stuntwerk. Toch? In de nieuwe Audi S8 jagen we op de waarheid.

TEKST PETER HILHORST FOTOGRAFIE ARNO LINGERAK

'Wie Ronin zegt, zegt S8. De Audi dwingt zelfs een steracteur als **ROBERT DE NIRO** in een bijrol.'

Boven: de S8 acteert in Parijs. Hiernaast en onder: de openings-scène van Ronin toen en nu in Montmartre, Parijs. Robert de Niro op de trappen richting de kroeg die inmiddels dichtgetimmerd is.

Links: sfeervol en stijlvol door nachtelijk Parijs in de S8. De Audi is een veelzijdig 'acteur'. Hij speelt net zo gemakkelijk voor supercar als voor limousine.

WIE RONIN ZEGT, ZEGT AUDI S8. De sportsedan dwingt zelfs hoofdrolspeler Robert De Niro in een bijrol. De thriller uit 1998 gaat over een groep huurlingen, die voor een mysterieuze opdrachtgever een koffertje met onbekende inhoud moet stelen. De zoektocht voert hen door gevaarlijk Parijs, naar de boorden van de Côte d'Azur en weer terug naar de Franse hoofdstad voor een zenuwslopende ontknoping. Het plot van de film is aardig, maar eigenlijk bijzaak. Iedere autoliefhebber gaat keer op keer op het puntje van zijn stoel zitten, om te genieten van die schitterende achtervolgingsscènes. Hét handelsmerk van regisseur John Frankenheimer. Daarom heeft Ronin een ereplaats in de dvd-galerij. Maar hoe echt zijn de maniakaal uitziende scheurpartijen? Hoe gevaarlijk was het werkelijk? De waarheid moet op tafel komen. Met het risico dat Ronin roemloos van zijn voetstuk stort en devalueert tot een goed gemonteerde, maar verder matige actiefilm. We nemen de gok.

Het centrum van Parijs is onheilspellend rustig. De kade langs de Seine uitgestorven. Dan komt een donkere Audi S8 het beeld inrijden. Vijftig meter verderop seint een Volvo V70 met grootlicht naar de Duitse auto. Portieren slaan open, in zwart gehulde kerels stappen uit de S8. Het aftasten begint. Schichtige ogen schatten het gevaar in. De spanning is voelbaar. Een waarschuwing wordt gegeven. "Dat we wapens kopen, betekent niet dat we ongewapend zijn." Stilte. Het wantrouwen tussen de huurlingen onder leiding van Robert De Niro en de wapenhandelaars stijgt razendsnel. De deal escaleert, een geweldseruptie volgt. Wapens spuwen vuur. Kogels vliegen door de lucht. Auto's worden doorzeefd en er vallen slachtoffers. Als de rook optrekt, blijkt de groep De Niro ongedeerd. Het kruitvat Ronin is ontstoken. De schotenwisseling heeft de politie gealarmeerd en de schelle sirenes worden luider. De eerste achtervolging in de film begint als de S8 wegspuit van plaats delict. De vluchtende Audi knalt ijzingwekkend hard door de claustrofobisch krappe straten en drift met een bloedgang over spiegelgladde klinkers.

En dan houdt het op. De zinderende scène stopt, omdat collega Lingerak op de passagiersstoel van de S8 zijn laptop dichtklapt en daarmee Ronin op pauze zet. Met een goede reden. We dwalen al ruim een uur door nachtelijk Parijs en zeggen vrijwel tegelijkertijd: "Hier moet de wapendeal ergens hebben plaatsgevonden."

De S8 wordt in de film geroemd om zijn snelheid en robuustheid. "Ik moet kunnen rammen", stelt de bestuurder van de vluchtauto als belangrijkste eis. Dat zouden wij ook wel willen. Dwars door een beveiligd hek bijvoorbeeld om bij de exacte locatie van de wapendeal te komen. Alleen wenst Audi in Nederland zijn huurling weer in blakende gezondheid terug te krijgen. Dus wachten we, om uiteindelijk achter iemand aan te rijden die het hek met een code opent. Het lukt en het tunneltje onder Pont Alexandre III waar het allemaal begint, wordt bereikbaar. Dezelfde woonboten liggen nog in de Seine en het licht van langsvarende rondvaartboten schijnt nog steeds elke paar minuten op de brug. Hier is Ronin nooit weggeweest. Met een triomfantelijke *highfive* bestempelen we deze eerste missie als geslaagd. De werkelijke route van de achtervolging is onmogelijk te achterhalen. De S8 scheurt hier weg en dan is het volgende shot genomen vanaf de bumper. Laag bij de grond, terwijl

‘Mijn groentezaak werd gesloopt, maar dankzij Ronin heb ik in 1998 een GEWELDIGE OMZET gedraaid’

de geparkeerde auto’s links en rechts voorbij schieten. Dat kan elke willekeurige straat zijn. Dat was bekend. Parijs is voor ons de openingsscène, de spanningsboog piekt in het zuiden. Daar moeten we heen.

In strak tempo rijden we van Parijs naar Nice. We komen bijna fitter aan dan we zijn vertrokken. De S8 is een rijdend kuuroord. Extreem stil, zeer comfortabel en de stoelmassage heeft tientallen standen om zelfs het meest stramme lichaam weer soepel te krijgen. De sportlimo heeft een gigantisch potentieel, maar een paar seconden volgas en de gendarmerie zal meedogenloos de achtervolging op ons inzetten. We doen het daarom kalm aan en de adaptieve cruise control staat op 150 km/h. Dat kost zo weinig vermogen dat de V8 met een licht schokje vier cilinders uitschakelt om brandstof te sparen. Met resultaat, want uiteindelijk halen we over de hele reis inclusief absurd knalwerk (waarover later meer) een verbruik van 1 op 8,1. Zeker niet slecht voor een 1950 kg wegende, 520 pk sterke reus. Onderweg naar de Côte d’Azur hebben we onze reisdoelen bepaald: La Turbie en Nice. Misschien ook Monaco, want we proberen – tot op heden vruchteloos - contact te krijgen met een van de stuntrijders die daar resideert. We bijten ons spreekwoordelijk in hem vast, hij bezit een flinke dosis cruciale kennis.

Met een vergelijkbare vastberadenheid volgen de huurlingen het koffertje naar Nice. Wat erin zit, blijft tot het einde van de film onopgehelderd. Maar dat ze hem tegen elke prijs willen hebben, blijkt uit de scène in het centrum van La Turbie. De achtervolging wordt ingeluid als personage De Niro uit een Mercedes-Benz 450SEL 6.9 stapt en vanaf zijn schouder een raket afvuurt op een Peugeot 605. Vervolgens ontstaat er een vuurgevecht met de bewakers van het koffertje. De schietgrage heren sproeien de kogels in het rond, waardoor een groentewinkel wordt vernield. Eigenaar Joseph is er – vijftien jaar na dato – nog vol van. We laten hem de dvd-hoes van Ronin zien en hij begint te vertellen. “Het was een onvoorstelbare chaos. Ze sloten deze verkeersader vijf dagen af om te filmen. De Mercedes stond exact op de plaats waar jullie Audi nu is geparkeerd. De Peugeot stopte voor het zebrapad en werd hier in het centrum opgeblazen. Een oorverdovende klap.” Met weidse armgebaren illustreert Joseph de vuurbal die ontstond na de explosie. “Mijn luifel klapperde door de drukgolf. In mijn groentemanden waren rotjes geplaatst om inslagen van kogels te simuleren. Een puinhoop was het. Ik ben dagen bezig geweest om de meloen van mijn gevel te pulken. Maar ik heb dat jaar dankzij Ronin een geweldige omzet gedraaid”, zegt hij met een knipoog.

De verhalen van Joseph zijn aanstekelijk, maar blijken gedramatiseerd. De lokale politieagent Damien brengt de filmopnames terug tot aardse proporties. Hij is een voormalig explosievenexpert uit het Franse leger en tevens filmliefhebber. Bij het zien van de ontploffing moet hij lachen: “Er is geen springstof gebruikt. Ze hebben benzine in brand gestoken. Daardoor zijn er van die grote vlammen.” Hij gaat verder. “Natuurlijk is die belangrijke weg geen vijf dagen dicht geweest. Onmogelijk, dat zou een verkeersinfarct hebben opgeleverd. Het centrum is een paar uur afgesloten voor de opnames, meer niet.” Damien begint er lol in te krijgen. “Spoel nog eens terug. Het begin van de achtervolging klopt niet. Ze slaan in het centrum van La Turbie linksaf en rijden vervolgens een heel ander dorp uit. En dan zijn ze ineens op de D2, zestig kilometer hiervandaan in de buurt van Gréolières. Daar hebben ze wél dagenlang gedeeltes afgesloten, om de scène met de S8, de Citroen XM en de Mercedes te filmen. Daar is trouwens ook uitgebreid gefilmd voor de James Bond-film Goldeneye.”

Ruim vijftien jaar later krult er een nieuwe S8 over diezelfde D2. Het rotsachtige decor van Ronin is onveranderd, het tempo van de Audi is niet te filmen. De 4.0 twinturbo-V8 is een geweldenaar. Met 520 pk en 650 Nm accelereert de S8 als een supercar, maar hij levert tegelijkertijd het comfort van een limousine. Behalve de achttrapsautomaat, die schakelt wat schokkerig terug bij lage snelheden. Op tempo doet de aandrijflijn het fantastisch met snelle reacties. Hij bouwt enorm veel snelheid op, dat ook allemaal weer getemperd moet worden. Maar remmen kan altijd hard met de keramische schijven. Ze zijn bijzonder goed bestand tegen intensief gebruik, alleen laten ze zich moeizaam doseren. Alles aan deze super-Audi is indrukwekkend. De grip lijkt oneindig met 265/35 R21-sportbanden. De grenzen van de auto bena-

Boven: de S8 op de plek waar in de film de Peugeot 605 (filmstrip onder) door De Niro wordt opgeblazen. Hieronder: de winkel van Joseph wordt in Ronin vernield.

Politieagent en explosievenexpert Damien analyseert de ontploffing. “Er wordt benzine in brand gestoken. Bij gebruik van explosieven zie je geen vlammen.”

De S8 voor het gemeentehuis op de plek waarvan de Mercedes (onder) wegscheurt na de aanslag op de 605. De groentezaak is ook nog zichtbaar.

SPECIFICATIES

	AUDI S8	AUDI S8
bouwjaar	1998	2012
vanafprijs	€ 97.335,-	€ 152.180,- (testauto € 198.670,-)
topsnlheid	250 km/h (begrensd)	250 km/h (begrensd)
acc. 0-100	5,5 s	4,2 s
motor	4172 cm³, V8	3993 cm³, V8, biturbo
max. vermogen	340 pk (250 kW)/ 6600 min⁻¹	520 pk (382 kW)/ 6000 min⁻¹
max. koppel	410 Nm/3500 min⁻¹	650 Nm/1700-5500 min⁻¹
transmissie	handgeschakelde zesbak	automatische achtbak met koppelomvormer
aandrijving	vierwielaandrijving	vierwielaandrijving
massa leeg	1720 kg	1950 kg

Alle gegevens zijn fabrieksgegevens

‘Een paar tellen **VOLGAS IN DE S8** en de gendarmerie zal meedogenloos de achtervolging gaan inzetten’

deren is één, ze overschrijden punt twee. Eerst volgt er wat onderstuur, ten teken dat grens dichterbij komt, maar nog niet gepasseerd is. Dat laatste gebeurt pas als je dan doodleuk het gaspedaal vloert. Dan worden er aandrijfkrachten vóór weggehaald en naar de achteras getransporteerd. Het sperdifferentieel tussen de achterwielen geeft het buitenste wiel meer momentum en zo wordt de neus dieper de bocht ingeduwd. De S8 wringt dan de laatste snelheid uit zijn techniek. Heel bevredigend is hard gaan echter niet, omdat je vooral het idee hebt dat de auto het allemaal voor je regelt. De besturing biedt ook geen streep gevoel en het onderstel grossiert niet bepaald in mededeelzaamheid. Maar laten we wel wezen: niemand koopt deze Audi om op rallysnelheid over bergwegen te stuiven. De wetenschap dat het kan, is al bevredigend genoeg. De auto is de actieheld, de bestuurder heeft een bijrol.

Een vergelijkbare rolverdeling hanteert regisseur John Frankenheimer in Ronin. De auto’s moesten schitteren. Om ze goed te laten ‘acteren’, huurde Frankenheimer echte coureurs in. Zoals Jean-Pierre Jarier, een ex-Formule 1-rijder. De Fransman reed tussen 1971 en 1983 ruim 140 Grand Prix-wedstrijden. Hij heeft de wilde jaren van de Formule 1 meegemaakt. En overleefd. Na dagenlang speurwerk, telefoontjes over en weer, raakt hij enthousiast en wil hij meewerken. Vanaf het moment dat we hem in Monaco de hand schudden, weten we dat het spektakel gaat worden. Hij heeft een ondeugende blik in zijn ogen en neemt plaats achter het stuur. “Ik zal jullie meenemen naar de wegen waar we gefilmd hebben”, zegt hij en stuurt de Audi Monaco uit. Of beter gezegd: ‘knalt’, want het gas gaat er onmiddellijk vol op. Als een kogel schieten we tegen de heuvels op om vervolgens weer als een betonblok naar beneden te vallen. Ongehoord, waartoe dit Teutoonse geweld op de smalle wegen in staat is met een vroegere F1-coureur op de pedalen.

De oud-coureur is inmiddels 66 jaar, maar rijdt alsof hij de S8 op pole position wil zetten. Dat deed hij tijdens de opnames ook. “Het moest er realistisch en extreem uitzien”, verklaart hij. We knikken instemmend, terwijl we met het gezicht tegen de zijruit aangedrukt zitten. De acteurs klaagden bij regisseur Frankenheimer dat ze bang waren te verongelukken. We kunnen ons er inmiddels iets bij voorstellen. “De Audi is niet veel veranderd. Nog steeds zwaar, maar wat een power. Jammer dat hij geen gewone handrem heeft. Had de eerste wel. Nuttig hulpmiddel tijdens het stuntwerk”, analyseert Jarier. Na een kwartier als een rekwisiet door de S8 te zijn geslingerd, begint er iets van misselijkheid bij ons naar boven te komen. We stoppen en laten de film op een laptop afspelen. Jarier kijkt en herinnert: “Ik werkte mee van november 1997 tot en met maart 1998. Vijf dagen per week en ik kreeg 1200 euro per dag. Makkelijk verdiend en leuk om te doen.” We laten hem de scène met de S8 in de Parijs zien. “O ja, dat is om vier uur ‘s ochtends opgenomen. De wegen waren afgezet en ik ging voluit. Driften in de derde versnelling en plankgas door nauwe straatjes. Bij mij in de

De D2 was het rotsachtige decor van de tweede achtervolging. De keramische schijven van de S8 hebben voor een diameter van 400 mm. De remkracht is uitstekend, de consistentie uitmuntend. LED-koplampen zijn standaard en worden met een ventilator gekoeld, want ze mogen niet warmer worden dan 150 graden.

De slagerij in het oude centrum van Nice waar de S8 met ruim 100 km/h langstoof in de film met aan het stuur Jean-Pierre Jarier. Hij ramt in de Audi de Citroën XM het terras van La Barque Bleue op. Beide locaties zijn vrijwel onveranderd.

'Stuntcoureur Jean-Pierre Jarier verklapt: De Niro is **EEN ANGSTHAAS,** hij liep continu te piepen'

auto zaten de acteurs Jean Reno, Sean Bean en Robert De Niro. Vooral De Niro was een bangerik. Die liep continu te piepen of het niet wat langzamer kon. Ontzettend goede acteur en een aardige man, maar niet bepaald heldhaftig."

Onze ijdele hoop om de achtervolgingen te reconstrueren boort Jarier de grond in. "De chronologie in de film klopt niet, zoals zo vaak. Maar het moest hard, dus we gingen ook echt hard. Op die D2 haalden we 200 km/h. Daar reed ik de S8 en die grote Mercedes. Ik deed veel actiescènes met coureur Michel Neugarten. Het offroad-gedeelte met die sprong deed Michel. Daar werden wel een paar auto's afgeschreven. De veerpoten braken, vooral van de Citroëns." De achtervolging eindigt in Nice. Jarier memoreert de absurditeit van die scène. "Aan het eind van de ochtend werden de straten afgesloten. De mensen deden hun ramen dicht en hielden de kinderen binnen. Zo denderden wij met dik 100 km/h door het oude centrum. De buitenspiegels schuurden bijna langs de muren en we reden van alles kapot, zoals die viskraam. Best knap dat we hier niets plat hebben gereden. Uiteindelijk ram ik met de S8 die Citroën XM het terras op van restaurant La Barque Bleue. Die tent staat er nog steeds."

Jarier vocht met beestachtige Formule-auto's, ontsnapte in 1994 aan de dood tijdens een helikoptercrash en stond in het F1-circus bekend als onbevreesd. Toch kende hij angst tijdens het stuntwerk. "De opnames op de rondweg van Parijs waren echt gevaarlijk. Daar moest ik tegen het verkeer inrijden. Alle tegemoetkomende auto's werden bestuurd door ingehuurde rijders. Wel driehonderd, maar ze bakten er niets van. Moesten ze naar rechts, dan gingen ze naar links en andersom. Zodat het alsnog slalommen tussen het andere verkeer door was." Hij vindt dat sowieso niet echt een overtuigende scène. "Totaal ongeloofwaardig. Hoe kan een doodgewone Peugeot 406 nou een BMW M5 bijhouden? Dat heb ik ook tegen Frankenheimer gezegd, maar hij wilde niet luisteren. Daar reed ik met De Niro in de 406. Wat een waardeloze auto. Veel te langzaam en geen achterwielaandrijving, waardoor ik alle stunts met de handrem moest doen." Hoe is dat gefilmd dan, want je ziet De Niro aan het stuur van een rijdende auto zitten? Lachend: "De Niro kan goed acteren, maar zijn angst is daar niet gespeeld. Het is een rechtsgestuurde auto. Ik rijd en hij zit doodsbang naast me aan een nepstuur te draaien."

Met een tevreden gevoel bedanken we Jarier. Voor zijn smakelijk anekdotes en omdat Ronin door hem vooral Ronin is gebleven. Natuurlijk, de chronologie klopt van geen kanten, maar er wordt wel waanzinnig hard gereden. Er zijn geen *special effects*, die komen van figuren als Jarier. Zij hebben de film bijzonder gemaakt. Gerustgesteld richten we de neus van de S8 op Nederland. In de wetenschap dat Ronin nog altijd op zijn voetstuk staat en dat zijn cultstatus volledig verdiend is. Als er iets is veranderd, dan is het wel de bewondering voor de acteerprestaties van de hoofdrolspelers. Die is namelijk enorm gestegen. De Niro & Co moesten het gezicht in de plooi houden, terwijl een Formule 1-coureur met ware doodsverachting de auto's bestuurde. We weten inmiddels uit eigen ervaring hoe onvoorstelbaar moeilijk dat moet zijn geweest. ■

FLINKE SCHROOTHOOP

Ronin kostte 55 miljoen dollar om te maken. De hoofdrolspelers werden uiteraard dik betaald en ook de stuntmannen mochten niet klagen. Een groot deel van het budget belandde op de schroothoop. In totaliteit sneuvelden er namelijk tachtig auto's tijdens de opnames. Een kleine greep uit het wagenpark: meerdere Audi's S8, Peugeot 406, Peugeot 605, Citroën XM, Citroën Xantia, BMW M5 en de Mercedes-Benz 450 SEL. En natuurlijk tientallen auto's op de rondweg van Parijs.

HOE GING HET OOK ALWEER?

Om uw geheugen even op te frissen. Scan de QR-code en bekijk een aantal achtervolgingen.

1. **Audi S8 versus politie in Parijs**
2. **Audi S8 en Mercedes 450 SEL versus Peugeot 605 en Citroën XM in Nice**
3. **Peugeot 406 versus BMW M5 in Parijs**

GA SNEL NAAR AUTOVISIE.NL/MAGAZINE

Ex-F1 coureur Jean-Pierre Jarier kijkt geanimeerd zijn stunts terug die onderaan deze pagina te zien zijn. Hiernaast: hij rijdt de S8 op een duivels tempo door de heuvels. Bij het afscheid zegt hij weemoedig: "Bedankt voor dit souvenir. Bedankt dat jullie me teruggenomen hebben naar een geweldige tijd."