

BARTH VS GORDINI

'DE PUNTO IS FAST, MAAR DE CLIO IS FURIOUS'



HET LOO 'HET WAS NIET ALLEEN ELEGANT, MAAR OOK GEZELLIG'

EEN SCHOONHEID

AUDI A7

'De vraag is: draag je hiermee de juiste auto?'

BLIK VOOR DE TOEKOMST
NISSAN LEAF

'Ja, hij biedt rijplezier, genoeg voor (af en toe) een tevreden grijns'



autovisie

9 SEPTEMBER 2010 €3,95

De Telegraaf



Duel op de Nürburgring: 599 GTO contra 911 GT2 RS

AARTSRIVALEN

DE RIT MET CARLY PELLINKHOF
'IK HEB MIJN LEVEN GEVULD MET TECHNISCHE UITDAGINGEN'

OUT OF AFRICA
HET WONDERLIJKE VERHAAL VAN DE CITI GOLF

MERCEDES S-KLASSE
LEXUS LS 600H
PORSCHE PANAMERA
BMW 7 SERIE
AUDI A8
VW PHAETON
JAGUAR XJ



AUTOVISIE SUPERTEST
GOEDGEKEUROT • AFGEREKEUROT

AUTO'S VOOR BAZEN
Welke stuurt het fijnst? Welke is het lekkerst op de achterbank?

Kent men Carly Pellinkhof niet als een van 's werelds beste tuners, dan wel door haar hoogst opmerkelijke levensverhaal. Tijdens deze Rit vertelt Carly dat haar transformatie van man naar vrouw zelfs aan de basis lag van Carly Motors' grote successen op motorsportgebied.

'IK WIST AL OP ZEER
JONGE LEEFTIJD DAT IK
IN HET VERKEERDE
LICHAAM GEBOREN WAS'

S

TAP IN DE ASTON MARTIN DB9 MET CARLY PELLINKHOF (57) AAN HET STUUR EN JE HEBT NIET HET IDEE DAT JE BIJ EEN VROUW IN DE AUTO ZIT. Soepel stuurt ze de fraai gewelfde sportwagen door het drukke

Noord-Hollandse verkeer, versnelt en remt krachtig op plaatsen waar dat kan en draait grinnikend donuts op een verlaten parkeerterrein. Het is hiermee even speelkwartier, want Carly heeft het behoorlijk druk. Ze leidt haar Leidense zaak Carly Motors en staat onder contract bij de ontwikkelingsafdeling BMW Motorsport. Daarnaast runt ze samen met partner Fem (37) een eigen Vespa-scooters dealerschap en is bovendien zeer actief op de effectenbeurs en geeft vrienden beleggingsadvies. Een bijzonder mens en een bijzonder leven. Vooral als je weet dat deze motorenmagiër pas sinds zeven jaar niet meer als man, maar officieel als vrouw door het leven gaat.

Carly leidde jarenlang een dubbelleven dat ze voor ieder een – zelfs voor haar ex- en huidige partner Fem – geheim hield. Overdag leverde Carly, destijds nog in mannelijke gedaante, topprestaties in de macho racewereld en op de internationale circuits. 's Nachts leefde zij haar 'ware ik' als vrouw in het uitgaansleven van grote steden als Antwerpen, Brussel en Berlijn waar ze knusse kroegen opzocht en zich geaccepteerd voelde.

"Ik wist al op zeer jonge leeftijd dat ik in het verkeerde lichaam geboren was," vertelt Carly. "Al in de prepuberteit maakte ik, als ik alleen thuis was, van oude lakens en gordijnen rokjes voor mezelf. In de schuur, waar mijn moeder haar oude kleding bewaarde, tutte ik me op als meisje en speelde met Barbies. Toen mijn ouders zich gingen afvragen waarom ik toch zoveel tijd alleen in die schuur doorbracht, verzong ik dat ik de oude brommers weer aan de praat wilde krijgen. Iets wat mijn vader natuurlijk alleen maar toejuichte. Toen móest ik daar wel goed in worden, dus begon ik me in motoren en techniek te verdiepen." Al snel voerde Carly de brommers uit de hele buurt op en leverde opvoersetjes aan de plaatselijke Rijswijkse brommerwinkel. "Eigenlijk alleen maar omdat ik een alibi nodig had om veel tijd alleen in die schuur te kunnen doorbrengen," zegt Carly. "Bovendien werd het mijn uitlaatklep. Want als ik mijn hoofd vulde met allerlei technische uitdagingen en problemen, bleef er geen ruimte meer om over mijn leven te piekeren."

De liefde voor motoren was blijvend en Carly ging zelf ook motorracen en werd steeds vaker ingehuurd als tuner. "Toen dat ook voor auto's gebeurde, merkte ik dat ik materialenkennis tekort kwam," zegt zij nu. "Auto's werden geavanceerder, gewicht ging een rol spelen, dus toen ben ik een avondopleiding HPI-werktuigbouwkunde gaan doen. Tijdens de lessen verbrandingsmotorentechniek stond ik voor de klas en

TEKST VIOLA ROBBEMONDT
FOTOGRAFIE SYTSE DIJKSTRA/
MET DANK AAN KROYMANS HILVERSUM



Tijdens De Rit geeft Carly de DB9 flink de sporen: "Qua mooi heeft de DB9 alles; hij is stoer, hij is stijlvol. Het is een klasse-auto, dus aan het uiterlijk zou ik niets willen veranderen."



deed de leraar een stapje opzij, want daar wist ik alles van." Tot haar achtenveertigste worstelt Carly met haar sekse. Op achttienjarige leeftijd had ze dan wel besloten om de vrouw in zichzelf te onderdrukken, als man te leven, en over het 'probleem' heen te groeien. Maar met het verstrijken van de jaren was deze dubbelrol niet meer vol te houden. Ze nam zich voor om op haar vijftigste voor zichzelf te kiezen. Ondertussen maakte ze naam en faam op de circuits waar Carly – op eigen stille, bescheiden wijze – legio bekende coureurs aan overwinningen hielp. Concurrenten zeiden letterlijk: 'Als Carly alleen maar met een poetsdoek over zijn auto's gaat, hebben we het zwaar te verduren'. Zijn auto's kwamen keer op keer als eerste over de finish, Macau werd zelfs vier keer op een rij gewonnen.

Hoe ze zich in de tussentijd zo goed staande hield, verklaart ze als volgt: "Ik had twee werelden gecreëerd: in de ene was ik man. Ik wilde niemand pijn doen en wachten met mijn transformatie tot mijn twee kinderen, die ik met mijn ex-vrouw Irene kreeg, volwassen waren. In de andere wereld kon ik wel volledig mezelf zijn, dan laadde ik als het ware mijn accu op, als vrouw. Tussen die twee werelden stond echter een dikke betonnen muur. Niemand wist ervan. Ik raakte daarin gehard. In mijn mannelijke deel gedroeg ik me teruggetrokken, op de achtergrond. En ik werkte gewoon keihard."

Over haar immense succes als tuner – Carly is nog steeds onder contract en sterk betrokken bij BMW Motorsport waarvoor ze motorische ontwikkeling en software doet – zegt ze: "Anderen gingen na vijf, zes uur proberen naar huis. Ik liet het niet los totdat een probleem opgelost was. Ik heb dat nu nog: als ik 's nachts niet kan slapen, werk ik op de computer aan nieuwe ideeën. Hoe maak ik die motor sneller of beter? Er komt ook een portie lef bij kijken, je kunt niet steeds voorzichtig te werk gaan om de motoren niet te beschadigen. Je moet het ook durven uitvogelen waar de grens precies ligt."

De grens van Carly's dubbelleven werd bereikt toen ze rond de achtenveertig jaar oud was. "In de winter van 2004-2005 heb ik mensen met wie ik goed omging in de motorsport verteld dat ik voortaan als vrouw door het leven zou gaan," zegt Carly. "Zo ook een hoge ingenieur R.G. van BMW Motorsport. Hij was een halve vader voor me. Op mijn bekentenis zei hij: 'Dat accepteer ik, maar je zult binnen onze groep bij Motorsport wel tegenwerking krijgen'. Ik kon me daar iets bij voorstellen, tenslotte is men in Beieren nogal conservatief. Maar iedereen reageerde juist heel goed. Behalve die ingenieur zelf dus, hem spreek ik zelden meer." Er zijn wel meer mensen van wie Carly niets meer hoort, maar zij houdt 'geen scores bij'. Ze zegt: "Er zijn gewoon dingen veranderd en dat is alleen maar logisch. De echt vriendschappen zijn gebleven. Ik heb bijvoorbeeld veel steun gehad aan de goede reacties van Tom Coronel, Peter Kox en Coo Dijkman (voormalig autosportverslaggever bij de Telegraaf). Die laatste was ook de eerste die over mijn transformatie schreef."

Carly weet nog goed hoe ze voor het eerst als vrouw naar een autofeest ging. "Carly Motors was in 2005 genomineerd als 'Beste Raceteam' bij de Autosport Awards nadat we het jaar daarvoor met Tom Coronel de Independents Trophy hadden gewonnen als beste privé-team in het Europees toerwagenkampioenschap. Ik droeg voor het eerst een mantelpakje en ik weet nog goed dat ik allemaal uitgerekte nekken zag: 'Waar staat Carly?' Je kon een speld horen vallen toen ik als winnaar het podium opkwam en ik was enorm zenuwachtig. Maar die stap zetten, betekende ook een enorme bevrijding."

'ALS IK MIJN HOOFD MAAR VULDE MET TECHNISCHE UITDAGINGEN, BLEEF ER GEEN RUIMTE OM OVER MIJN LEVEN TE PIEKEREN'

Soepel stuurt Carly de fraai gewelfde sportwagen door het verkeer, versnelt en remt krachtig waar dat kan. Grinnikend draait ze donuts op een verlaten parkeerterrein. Het is even speelkwartier.



“Door mijn transformatie ben ik zeker een derde van mijn spierkracht kwijt. Voorheen pakte ik zo een motor op, nu vraag ik of de jongens ‘m voor me op de bok willen zetten.”

Bewonderend strijkt Carly over het kleine stuur van de DB9. “Mij spreekt de M5 enorm aan, omdat ik weet wat voor techniek daarin zit,” zegt ze. “Maar qua mooi heeft de DB9 alles: hij is stoer, hij is stijlvol. Door het GT-racen ben ik het merk en zijn techniek ook meer gaan waarderen. Het is een klasse-auto dus qua uiterlijk zou ik er niets aan veranderen.” Tijdens de Rit geeft Carly de DB9 – zodra het verkeer het toelaat – flink de sporen. “Kijk, in het toerenbereik tussen de 4.5 en 5.5 voelt hij zich niet helemaal lekker, daar valt wellicht nog wat winst te halen. Ook zit er een kleine vertraging in het gaspedaal, dat mag best iets agressiever. Kan door de Lambda regeling komen (waardoor motoren zuiniger en schoner zijn, red.), dat zou ik moeten uitzoeken. Als ik deze auto zou kopen, zou ik meteen de computer eruit halen om z’n managementsysteem even goed aan te pakken. De remweerstand zou ik persoonlijker maken, ik vind ‘m eigenlijk te goed remmen. Als je hard remt, knalt hij er meteen vol in. Ik vind het prettiger als dat meer geleidelijk gaat, dus hoe harder je druk geeft, hoe harder hij gaat remmen zonder meteen op de ABS te gaan.”

Op de vraag of ze na haar transformatie ook anders naar auto’s kijkt, schudt Carly resoluut haar hoofd. “De hormoonkuur heeft daar totaal geen invloed op gehad,” vertelt ze. “Het is wel zo dat ik bij het zware werk tegenwoordig hulp vraag. Door de transformatie ben ik zeker een derde van mijn spierkracht kwijt. Voorheen pakte ik zo een motor op, nu vraag ik of de jongens ‘m voor me op de motorbok willen zetten voordat ik ermee verder ga. Mijn smaak qua auto’s is ook

niet veranderd. Ik kijk nog steeds graag Formule 1 en ben gek op de techniek in de M5. In mijn gedachten ben ik ook nog altijd met techniek bezig. Werken aan de testbank vind ik nog steeds het leukste. Dan zit ik in een soort roes en weet men dat men me niet moet storen. Dan ben ik helemaal één met de motor, win hier nog een pk’tje extra, of net iets beter koppel op een bepaald toerental. Ik weet waar ik de winst moet zoeken en als dat lukt, dan geeft dat veel voldoening.” Momenteel werkt Carly, onder andere voor BMW, bijna dagelijks aan het verbeteren van emissie. “Ik ben bezig met een systeem waardoor de relatief zware katalysator niet meer nodig zou zijn,” zegt ze. “Daaruit wordt dan straks weer software ontwikkeld voor de nieuwe generatie BMW’s.”

Naast die uitdaging werkt Carly hard aan het succes van haar Vespa-Store/Dealerschap in Amsterdam. Ze vertelt: “Die winkel is niet mijn ding, maar ook hieraan vind ik de uitdaging aantrekkelijk: van een slecht lopende zaak iets goeds maken. Ik wil winnen. Er bestaat niets anders dan als eerste over die finish komen. Dat werd in de racerij natuurlijk ook gestimuleerd door het verwachtingspatroon. Mensen verwachten veel van mij en ik voldoe daar graag aan.”

Op dit moment is er geen team van Carly Motors actief. Carly: “Daar zijn drie redenen voor. Allereerst was ik in de afgelopen jaren vaak in Amerika voor mijn transformatie (Carly onderging diverse operaties, waaronder een grote sekseveranderende, red.) en dat kost uiteraard tijd. Ten tweede hadden we dat scooter-dealerschap erbij dat moest gaan lopen. En het ETCC werd het WTCC waardoor het las-





'ÉÉN WORDEN MET EEN MOTOR AAN DE TESTBANK, DAT ZIJN NOG STEEDS DE MOOISTE MOMENTEN'

"Kijk, in het toerenbereik tussen 4500 en 5500 voelt hij zich niet helemaal lekker. Daar valt wellicht winst te halen. Ik zou het liefst de computer eruit halen om z'n management-systeem even goed aan te pakken."



tiger werd om sponsors te krijgen. Het Carly Motors team is toen ondergesneeuwd. Maar ik zou in de toekomst graag weer een paar jaar willen racen met mijn favoriete coureurs. Het teamwerk en het ontwikkelen en testen van racemotoren blijft toch helemaal mijn ding. Daarnaast wil ik meer genieten van mijn leven als vrouw en meer vrije tijd met Fem doorbrengen. Minder stress van verantwoordelijkheden. Ik wil bijvoorbeeld graag reizen. Iedereen kent mij hier en ik wil graag ergens heen waar niemand mijn verleden kent en waar iedereen me direct als vrouw accepteert." Dan grijnzend: "Fem wordt er wel eens gek van, maar ik ben nu nog te gedreven om lang vrij te nemen. Als de ene klus geklaard is, pak ik meteen weer iets anders op. Ach ja, zo ben ik gewoon."