



DONKERVORT

Persbericht

10 december 2022

EMBARGO 10.12.2022 // 16:01 (CET)

Donkervoort F22

De F22 zet nieuwe maatstaven op het gebied van snelheid, handling, pure rijbeleving, design en praktische bruikbaarheid, en laat de wereld zien wat ze in de toekomst van Donkervoort mag verwachten

- Geheel nieuwe Donkervoort F22 supercar weegt 750 kilo, motor levert maximaal 500 pk
- De F22 is groter dan zijn voorganger, met meer interieurruimte en een afneembaar koolstofvezel Twin Targa-dak
- De Donkervoort F22 kan in bochten 2,15 g aan laterale acceleratie aan, de remkracht is 30 procent toegenomen
- Eerste geheel nieuwe Donkervoort sinds Denis Donkervoort in januari 2021 Managing Director werd; markeert het einde van het tijdperk van de D8 GTO
- Geheel in eigen huis ontworpen door een designteam onder leiding van Jordi Wiersma, met medewerking van de wereldvermaarde ontwerper Amko Leenarts
- Gebouwd rond hybride chassistechnologie van stalen buizen en Ex-Core koolstofvezel. Ex-Core is een innovatie van Donkervoort die heeft geleid tot een eigen, apart bedrijf, en wordt gebruikt in de Formule 1 en door andere hypercar-merken, maar ook voor superjachten
- Niet één bout, moer of schroef is uitwisselbaar met zijn voorganger
- Productie verhoogd naar 75 exemplaren, nadat de oorspronkelijke oplage van 50 al was uitverkocht op basis van designschetsen
- Krachtiger, sneller, groter, maar CO₂-emissie 28 g/km verlaagd naar 163 g/km
- Levering van Donkervoort F22 start in januari 2023

Lelystad, Nederland

In januari 2021 nam Denis Donkervoort, de zoon van oprichter Joop, het stokje van zijn vader over. Nu, nog geen twee jaar later, komt deze nieuwe generatie Donkervoort al met een geheel nieuwe, ultralichtgewicht supercar, de Donkervoort F22. De F22 is gebouwd volgens alle bekende Donkervoort-principes, maar is tegelijkertijd op elk gebied baanbrekend, van design tot constructie, van prestaties tot praktisch gemak.

Met een gewicht van slechts 750 kilo en een vijfcilinder turbomotor die 500 pk vermogen levert, combineert de innovatieve F22 verbluffend design, pure snelheid en een voorspelbaar weggedrag met praktische details die hem ook dagelijks bruikbaar maken. Daarbij blijft de even herkenbare als historische Donkervoort lay-out met open wielen behouden.

Donkervoort heeft de puurheid van de rijbeleving opnieuw gedefinieerd, door de F22 een torsiestijfheid mee te geven die maar liefst het dubbele is van die van laatste D8 GTO, de Individual Series. Dat was mogelijk door een unieke hybride constructie van het chassis, waarvoor gebruik werd gemaakt van dunwandige stalen buizen en Donkervoorts vermaarde Ex-Core koolstofvezel.

De F22 is in bochten in staat 2,15 g aan laterale krachten te weerstaan, terwijl hij de lichtste straatlegale tweezits supercar ter wereld blijft.

De Donkervoort F22 is de eerste Donkervoort die al uitverkocht was toen niemand de auto nog in levenden lijve had gezien – er waren slechts enkele designschetsen getoond aan een select publiek. Die mensen, allen lid van het Donkervoort Ambassador-programma, grepen hun kans onmiddellijk en maakten zich meester van de gehele voorgenomen productie van 50 exemplaren. Om andere geïnteresseerden toch nog een kans te gunnen, verhoogde Donkervoort de oplage naar 75 stuks.

De F22 is het eerste nieuwe model sinds Denis Donkervoort begin 2021 zijn vader (en oprichter van Donkervoort Automobielen) Joop opvolgde als drijvende kracht van het bedrijf. Met de komst van de F22 is nu ook het tijdperk ten einde van de D8 GTO, die sinds 2011 de harten van vele liefhebbers van puur rijplezier heeft veroverd.

Omdat Denis een begenadigd coureur is, wist hij precies waar nog ruimte voor verbetering en/of verandering lag. Zijn briefing aan de engineers was dan ook duidelijk: nóg meer snelheid op het circuit, meer comfort, voorspelbaarheid op de limiet en meer praktische bruikbaarheid, verpakt in een veiligere, sterkere auto met een revolutionair design.

“Alles wat wij weten van het werken met en verwerken van lichte en toch sterke materialen, verbrandingsmotoren en pure snelheid komt in de F22 samen,” vertelt Donkervoort.

“De F22 zet voor Donkervoort-rijders nieuwe maatstaven op het gebied van snelheid, handling, pure rijbeleving, design en praktische bruikbaarheid, en laat de wereld zien wat ze in de toekomst van Donkervoort mag verwachten.”

“Hij loop over van typische Donkervoort-innovaties, zoals de Ex-Core koolstofvezel portieren en het Twin Targa-dak, en is het product van exceptioneel teamwork, een toonbeeld van waar werkrelaties die soms al 43 jaar duren, samen toe in staat zijn.”

“Met de komst van de Donkervoort F22 zal iedereen zich afvragen waarom andere supercars toch zo zwaar moeten zijn,” besluit hij.

Met 500 pk uit zijn vijfcilinder turbomotor, komt de achterwielaangedreven F22 tot een verbijsterende vermogen/gewichtsverhouding van 666 pk per 1.000 kilo.

De F22 heeft geen snelheidsbegrenzer en zal naar verwachting een topsnelheid van ongeveer 290 km/u kunnen bereiken.

Desondanks daalt de CO₂-emissie van de F22 naar 163 g/km (WLTP), wat in vergelijking met zijn voorganger maar liefst 28 g/km lager is – des te opmerkelijker omdat de F22 55 kilo zwaarder is. Dit is onder meer te danken aan het gebruik van innovatieve materialen en een uitgebreid pakket maatregelen om frictie zoveel mogelijk uit te bannen.

Uiteraard behoudt de F22, met zijn volledig mechanische aandrijflijn, het unieke vermogen de bestuurder volledig bij de rijervaring te betrekken. Die grote betrokkenheid is mede te danken aan een nieuwe, handmatige vijfversnellingsbak met rev matching, die het motorvermogen via een eveneens nieuw Torsen limited-slipdifferentieel naar de achterwielen voert.

Geheel in lijn met de familietraditie is de Donkervoort F22 genoemd naar de eerste dochter van Denis Donkervoort, Filippa, die op 22 mei 2022 werd geboren.

Geen andere supercar is zó op de bestuurder gefocust als de Donkervoort F22, die overal in Noord-Amerika, het Midden-Oosten en Europa te koop zal zijn. De Europese verkoopprijs bedraagt € 245.000 (inclusief afleveringskosten, exclusief belastingen).

Het feit dat de eerste serie F22's zo snel uitverkocht was, heeft Donkervoort er ook toe gebracht een programma op te starten waarmee klanten hun interesse kunnen tonen in zowel de resterende exemplaren van de F22 als diens opvolgers.

Aandrijflijn en prestaties

Het hart van de aandrijflijn van de Donkervoort F22 is de midvoor geplaatste vijfcilinder turbomotor. De motor is oorspronkelijk gebouwd door Audi Sport en na zorgvuldige tuning levert hij nog meer vermogen en koppel, bij lagere toerentallen.

De motor levert 500 pk – en dat in een auto die slechts 750 kilo weegt.

De F22 is ontwikkeld met een haast obsessionele aandacht voor gewichtsbesparing, zelfs naar Donkervoort-maatstaven. Dit met name omdat de auto fysiek nu eenmaal groter zou worden, naar aanleiding van verzoeken van klanten en wetgeving op drie continenten.

De kracht van de motor was een van de grote voordelen; daardoor konden hybride en andere elektrische aandrijvingsvormen (en de honderden kilo's extra gewicht die zulke alternatieven met zich zouden meebrengen) vermeden worden.

Donkervoort liet ook zien dat de 2,5-liter motor nog spaarzamer met brandstof kon omspringen, zelfs met het toegenomen vermogen. De F22 heeft een gehomologeerde CO₂-emissie van 163 gram per kilometer (WLTP, gecombineerd), wat 28 gram minder is dan zijn voorganger, die 695 kilo woog.

Boring en slag van de vijfcilinder bleven ongewijzigd, de compressieverhouding bedraagt nu 10,0:1, wat bijzonder veel trekkracht in de lage regionen van het toereengebied oplevert.

Dat er bij lage toeren al zo veel koppel beschikbaar is, heeft zeker in combinatie met het ultralage gewicht van de F22 nog een ander voordeel: daardoor kon worden volstaan met een lichtere en kleinere vijfversnellingsbak.

Dat scheelt vergeleken met een zes- of zevenbak niet alleen minimaal 12 kilo, de motor kon daardoor ook verder achter in de auto geplaatst worden, wat een betere gewichtsverdeling oplevert. En dat vertaalt zich uiteraard weer in meer balans en een betere wegligging.

De versnellingsbak heeft korte slagen en maakt gebruik van rev-matching technologie van Bosch; dat systeem kan echter ook worden uitgeschakeld als bestuurders liever van hun heel and toe-techniek gebruik willen maken.

De motor en versnellingsbak zijn gekoppeld aan een Torsen-sperddifferentieel; de behuizing daarvoor is nieuw, waardoor er ook bij intensief circuitgebruik geen extra koeling nodig is. Daarnaast is de nieuwe behuizing sterker en beperkt ook de hoeveelheid aandrijfgeluiden in het interieur.

Ook de F22 is voorzien van een meertraps tractiecontrolesysteem, dat kan worden aangepast al naar gelang de stemming van de bestuurder of de weersomstandigheden.

Chassis engineering

De Donkervoort D8 GTO JD70 was de eerste supercar die de magische grens van 2 g laterale bochtsnelheid doorbrak – een opmerkelijke prestatie. Het nieuwe onderstel van de F22 gaat qua extreme grip zelfs nog verder: het maakt zelfs 2,15 g mogelijk.

Maar misschien nog wel belangrijker: de F22 voegt een geheel nieuwe dimensie toe aan Donkervoort-rijden – dankzij zijn grotere flexibiliteit en praktische oplossingen zou je hem nog beter kunnen gebruiken.

Het chassis is een hybride systeem van dunwandige stalen buizen en royale hoeveelheden koolstofvezel, uiteraard met inbegrip van het door Donkervoort ontwikkelde, baanbrekende Ex-Core koolstofvezel sandwichsysteem.

Het resultaat is een body-in-white die in vergelijking met de laatste D8 GTO, de Individual Series, een torsie- en buigstijfheid heeft die maar liefst 100 procent hoger ligt, wat evenredige gevolgen heeft voor de actieve en passieve veiligheid van de F22.

De enorme stijfheid van de basisconstructie zorgt er daarbij voor dat de precisie van de ophanging en daarmee het weggedrag met sprongen verbeteren.

“Gewicht is de sleutel tot alles wat we doen. Hoe minder gewicht je meesleept, hoe minder gewicht je hoeft te versnellen of tot stilstand te brengen, hoe minder gewicht in bochten ‘tegenwerkt’ en hoe minder brandstof je verbruikt. En: hoe intiemer een auto kan zijn,” zegt Denis Donkervoort.

“Het gaat bij de F22 niet eens zozeer om pk’s, snelheden, specificaties en cijfers. Het is persoonlijk, en het gaat allemaal om wat rijden betekent voor zijn bestuurder – het perspectief, dat is alles,” gaat hij verder.

Die filosofie is overal in de F22 terug te vinden. Neem bijvoorbeeld het actieve schokdampingssysteem, dat de bestuurder precies kan geven wat hij wil, of hij nu rustig aan het cruisen is of het álleronderste uit de kan probeert te halen.

“We wilden al jaren een actief systeem, omdat je, op een circuitdag bijvoorbeeld, de rijhoogte en de dempers met de hand moest verstellen. Nu doe je dat gewoon vanuit de cockpit.”

Dankzij de nieuwe dempers kan ook de rijhoogte hydraulisch aangepast worden, wat betekent dat de F22 over een range van 35 millimeter verhoogd of verlaagd kan worden.

De F22 is uitgerust met een nieuw remsysteem van AP Racing, met stalen schijven en remklauwen met vier zuigers vóór, wat nog eens 10 kilo scheelt met het toch al extreem lichte systeem van zijn voorganger.

Dit alles heeft tot gevolg dat de remprestaties van de F22 30 procent verbeterd zijn ten opzichte van die van de D8 GTO Individual Series.

Op de voorganger van de F22 werden al Nankang AR-1's gebruikt; Donkervoort zet de relatie met haar officiële bandenleverancier voort door op de F22 speciaal ontwikkelde AR-1's te monteren, die in diameter één inch groter zijn.

Lichtgewicht aluminium velgen zijn standaard, maar de F22 kan ook worden uitgerust met aluminium velgen of exemplaren van koolstofvezel, die beide gewicht kunnen besparen op de plek waar dat het meest telt.

De standaardvelg weegt 12 kilo, de velgen van gesmeed aluminium wegen 8 kilo per stuk en de koolstofvezel velgen brengen per stuk slechts 5,4 kilo op de schaal.

Afmetingen en interieurruimte

De nieuwe Donkervoort F22 is in de meeste afmetingen gegroeid, vooral om aan doelgroep-eisen in de Verenigde Staten en de Verenigde Arabische Emiraten te kunnen voldoen. Toch komt het totaalgewicht nog altijd niet boven de 750 kilo, waarmee het met gemak de lichtste tweezitter in het supercarsegment is.

De Donkervoort F22 is gegroeid naar een lengte van 4039 mm, de breedte is nu 1912 mm en de hoogte is 1105, waarmee hij zowel langer als breder en hoger is dan zijn voorganger.

De tweedeurs F22 heeft een aanzienlijk grotere cabine, met 80 mm meer breedte op schouderhoogte en 100 mm meer ruimte in de lengterichting, wat voor merkbaar meer comfort in het interieur zorgt.

In het compleet nieuw vormgegeven interieur kan de bestuurder optioneel kiezen voor speciaal ontwikkelde lichtgewicht Recaro-stoelen en de eerste zespunts gordels die voor zowel racen als straatgebruik zijn goedgekeurd.

Het Twin Targa-dak maakt gebruik van twee koolstofvezel panelen aan weerszijden van een eveneens verwijderbare centrale balk (T-Bar) van Ex-Core koolstofvezel. Elk paneel kan middels drie klemmen handmatig verwijderd worden. De panelen kunnen vervolgens in een bijpassende tas worden opgeborgen in de bagageruimte.

De T-Bar kan via een knopje elektronisch ontgrendeld worden, net als de uit één stuk bestaande, aan de voorkant scharnierende motorkap.

Design

Het ontwerp van de langere, strakkere en agressiever ogende F22 is niet alleen een eerbetoon aan het verleden van Donkervoort, maar geeft ook aan wat er in de toekomst van het merk verwacht mag worden.

Enkele hoogtepunten van het design zijn het nieuwe, driedelige en verwijderbare koolstofvezel Twin Targa-dak, het behoud van de lay-out met open wielen en het ruimere, comfortabelere interieur.

De meeste knoppen zijn naar het stuurwiel verhuisd, wat een cleaner ontwerp voor het dashboard oplevert. Optioneel kan een iPad Mini-infotainmentsysteem geïntegreerd worden.

Het ontwerpen van de F22 heeft vijf jaar in beslag genomen en is het resultaat van nauwe samenwerking tussen Technical Director en Head of Design Jordi Wiersma, Managing Director Denis Donkervoort en Amko Leenarts, Design Director Europe bij Ford.

Waar Wiersma al enige tijd aan het hoofd staat van het design en de innovatie bij Donkervoort, is Leenarts al decennia fan van het merk, is lid van het Donkervoort Advisory Board en speelde een belangrijke rol als klankbord en creatief sparringpartner.

De F22 is ontwikkeld als een moderne interpretatie van het legendarische ontwerpconcept met de 'open' voorwielen, dat zo geliefd is bij veel traditionele Donkervoort-rijders, en evenzeer de deur opent naar nieuwe niveaus van snelheid en finesse bij Donkervoort.

De extra lengte van 264 mm ten opzichte van de voorganger is gebruikt om een 'gladder' aerodynamisch oppervlak voor de vier meter lange F22 te creëren, wat niet alleen leidt tot snellere rondetijden maar ook tot meer aerodynamische stabiliteit.

Van die extra lengte is 100 mm ten goede gekomen aan het interieur, waarmee de F22 zeker voor langere bestuurders een stuk comfortabeler is geworden.

"We hebben gebruikgemaakt van Ex-Core en daarmee sterkte toegevoegd, en een geïntegreerd design gecreëerd dat niet alleen verwijst naar ons verleden, maar ook duidelijk de blik op de toekomst richt," zegt Wiersma.

"We hebben geprobeerd iets veel moderners neer te zetten, maar dat te integreren met elementen uit ons verleden, zodat het design zowel geheel nieuw is, als eer betoont aan ons rijke erfgoed.

"Het Twin Targa daksysteem is helemaal nieuw en voegt voor Donkervoort-rijders echt iets toe, terwijl het chassis er ook nog eens stijver op wordt.

De voorkant van de auto is eveneens helemaal nieuw, en de achterlichten, die over de hele breedte van de achternvleugels van de F22 lopen, zijn uniek.

De voorruit van de F22, met zijn scuttle van Ex-Core koolstofvezel, staat aerodynamischer dan bij welke eerdere Donkervoort ook. Hij is diep in de structuur geïntegreerd voor extra sterkte én visuele samenhang.

De F22 heeft een aantal verwijzingen naar de legendarische D8 GT uit 2007 – de eerste Donkervoort waar Wiersma aan heeft gewerkt.

“De GT was mijn eerste auto, en we hebben het veel gehad over de geweldige dingen aan die auto, zoals de vleugels over de achterwielen en het hardtop-dak. Het nieuwe Twin Targa-dak geeft je het beste van twee werelden, je kunt zelf kiezen of je vandaag een coupé of een roadster wilt rijden.”

“Die spoilers over de achterwielen hebben we ook meegenomen naar de F22, zowel voor een betere aerodynamische behandeling van de lucht achter de achterwielen als voor een steviger stance van de achterkant.

Elke woensdagavond vond er online overleg plaats over de voortgang van het ontwerpproces van de F22, ook tijdens de pandemie.

“Qua interieur wilden we eigenlijk iets simpels en cleans doen, maar Amko heeft ons op andere gedachten gebracht. We wilden een heel ruimtelijk gevoel geven, en Amko heeft ons geholpen wel dat idee van ruimte te creëren, maar in een veel kleiner gebied. Zo hebben we het dashboard op een heel andere manier ontworpen dan we anders gedaan zouden hebben. Nu hadden we opeens zó veel ruimte dat we alle lijnen hebben doorgetrokken voor een extra gevoel van veiligheid.”

De twee ontwerpers ontwikkelden gedurende het ontwerpproces van de F22 alleen maar meer respect voor elkaar.

“Jordi is zo’n fantastische en kundige ontwerper en engineer,” zegt Leenarts. “Hij snapt hoe dingen in elkaar passen, hoe je ze mooi moet maken en hoe je dat alles kunt vertalen naar iets maakbaars.”

“Ik heb benadrukt dat je de filosofie van het exterieur van de F22 ook naar het interieur zou moeten doorvoeren. Het is prima om overal mooie sieraden van te maken, maar we hebben juist ons best gedaan om het interieur minder druk te maken, met minder elementen en onderdelen. Nu omarmt het de bestuurder en passagier als het ware, maken ze deel uit van de auto op een manier die veel ruimtelijker en samenhangender aanvoelt.”

Veiligheid

Het veiligheidsniveau van de Donkervoort F22 zet, passief zowel als actief, nieuwe maatstaven voor ultralichte supercars.

De torsiestijfheid steeg van 20.000 Nm/rad naar 40.000, en de buigstijfheid verdubbelde; daarmee beschikt de F22 over een ijzersterke basis die alles aankan wat de bestuurder ervan vraagt, ook in noodsituaties.

“We hebben zeer veel aandacht besteed aan het vergroten van de veiligheid,” zegt Denis Donkervoort.

“Torsiestijfheid is essentieel, en alle cruciale onderdelen van de F22 zijn nu gemaakt van Ex-Core. De bodemplaat, de zijpanelen, de deuren, de centrale balk van het Twin Targa-dak en de scuttle: allemaal van Ex-Core.”

Het symmetrische design gebruikt nu ook de uitlaatcover, die aan de rechter zijkant de auto verlaat, als een element dat energie bij een aanrijding van opzij kan absorberen, wat weer extra stevigheid verleent aan de zijbalken van Ex-Core.

De F22 integreert daarbij de ultrasterke Ex-Core sandwichconstructie met koolstofvezel segmenten en secties van stalen buizen in één hybride onderstelconstructie.

Ex-Core is een innovatie van Donkervoort die heeft geleid tot een eigen, apart bedrijf, en wordt gebruikt door legio bedrijven en branches, van Formule 1 tot andere hypercar-merken maar ook superjachten voor oceaanraces.

Ex-Core is het resultaat van een bijzondere productiemethode waarbij vellen koolstofvezel in een mal worden gevuld met een schuim dat bij verhitting uitzet, en zo de koolstofvezel tegen de randen en in de hoeken van de mal duwt. Het maakt zo vormen mogelijk die voorheen met koolstofvezel ondoenlijk waren. Het schuim, dat na de verhitting verhardt en achterblijft in het koolstofvezel product, maakt het object nog sterker en reduceert daarnaast ook nog vibraties.

De onvoorstelbare sterkte van het chassis met de dubbele torsie- en buigstijfheid van zijn voorganger, zorgt er samen met de zespuntsgordels voor dat de F22 aan alle relevantie crashveiligheidseisen kan voldoen, en dat zelfs zonder de noodzaak van (zware) airbags.

“Het lijkt geen twijfel dat zespuntsgordels enorm bijdragen aan de veiligheid,” stelt Donkervoort. “Uit onze gegevens blijkt dat 98 procent van onze kopers van de D8 GTO-JD70 de optionele zespuntsgordels bestelde in plaats van de standaard driepuntsgordels. En dus hebben we een nieuwe zespuntsgordel gecertificeerd voor alle soorten gebruik.”

Personaliseren en eigendom

De Donkervoort F22 is zonder enige twijfel de meest op de bestuurder gerichte supercar die je voor geld kunt kopen, en de manier waarop hij je bij het rijden betreft is ongeëvenaard.

De F22 biedt echter ook ongekende mogelijkheden om je supercar ook echt jouw signatuur mee te geven.

De Donkervoort F22 kan namelijk al lang voordat er ook maar één stukje koolstofvezel of leer is aangeraakt, door een eigenaar verregaand worden gepersonaliseerd.

Er zijn een aantal technische basisbeslissingen die je als F22-eigenaar zult moeten nemen. Moet er een lichtgewicht elektronische en instelbare stuurbevestiging komen, of toch maar liever niet?

Moet er airconditioning worden ingebouwd, of ga je voor het gewichtsvoordeel dat geen airco oplevert?

En er zijn rijderskeuzes. Wie veel op het circuit komt, zal wellicht het nut inzien van Bosch ABS. Anderen gaan misschien liever voor 100 procent puurheid.

Maar nog afgezien daarvan kan een F22 tot in het kleinste detail gepersonaliseerd worden, van een unieke lakkleur en interieurontwerp tot het inborduren van je initialen of bedrijfsnaam in de stoelbekleding.

Een ander essentieel punt van het bezit van een Donkervoort is de enorme levensduur. Er moet wel iets heel eigenaardigs zijn gebeurd met een Donkervoort, wil het niet te repareren zijn. Dat mag wel blijken uit het feit dat 99 procent van alle ooit gebouwde Donkervoorts nog altijd rondrijdt, en met de jaren alleen maar méér gewaardeerd wordt.

All in the Family

Donkervoort werd in 1978 door Joop Donkervoort opgericht en is nog altijd in handen van de familie Donkervoort. Het is in alle opzichten dan ook een echt familiebedrijf, en Donkervoort-rijders hebben ook altijd sterk het gevoel van een familie deel uit te maken.

Dat elke familie nu eenmaal zijn tradities heeft, blijkt ook weer uit de F22, en wel uit zijn naam.

De Donkervoort S8A en S8AT waren beide vernoemd naar Amber Donkervoort, de dochter van Joop en lange tijd verantwoordelijk voor de PR en Marketing binnen het bedrijf.

De letter 'D', die sinds 1988 de D10 en alle opvolgende Donkervoort-modelnamen markeert, staat voor Denis, Joops zoon die nu Managing Director is.

En dus is het eigenlijk niet minder dan logisch dat de F22 is genoemd naar de dochter van Denis, Filippa, die op 22 mei 2022 werd geboren.

Links

Link naar dit artikel

www.donkervoort.com/nl/nieuws/donkervoort-f22-shaping-the-future-and-carrying-the-legacy

Afbeeldingen

<https://we.tl/t-emgJ6XUchR>

Perscontact

Laura van Staaveren

press@donkervoort.com

+31(0)320 267 050

Over Donkervoort Automobielen:

Joop Donkervoort richtte Donkervoort Automobielen op in 1978. Inmiddels heeft zoon Denis de leiding overgenomen van het in Lelystad gevestigde bedrijf. In de loop der jaren verkocht het bedrijf, dat meer dan vijftig medewerkers in dienst heeft, ruim 1.500 auto's. Het verdiende geloofwaardigheid als sportwagenmerk door met de D10 in 1988 het Wereldacceleratierecord te verbreken. Met de D8 270 RS werd in 2005 het ronderecord op de Nürburgring Nordschleife op 7:14:89 gezet. Inmiddels omvat het gamma van Donkervoort Automobielen auto's die gericht zijn om comfortabel rijplezier, maar ook modellen die puur op het circuit gericht zijn. Het merk staat niet alleen bekend om pure snelheid, maar ook om de aandacht voor details.

Kijk voor meer informatie op www.donkervoort.com

Volg Donkervoort op sociale media om op de hoogte te blijven:

Facebook: www.facebook.com/DonkervoortCars

Instagram: www.instagram.com/donkervoortcars

Twitter: www.twitter.com/Donkervoort