

WEEKEND

DRIVR. ①

GRATIS WEEKENDBIJLAGE VAN DRIVR.BE | TAG ONS MET #WEDRIVR



TDF2020

IN HET ZOG VAN DE TOUR

Volgwagens figureren al bijna zolang in de Tour als de renners zelf, met tal van memorabele verschijningen tot gevolg.

Tegen alle verwachtingen in gaat de Tour ook dit jaar door: niet in juli zoals normaal, maar van 29 augustus tot en met 20 september. Daarmee komt de teller op 107 edities te staan, sinds de start

van het gebeuren in 1903. Waarom we het hier dan niet over de Tour de France Automobile hebben, die voor het eerst in 1899 werd gereden en dit jaar ook weer in augustus van start is gegaan? Omdat →

→ de koers voor tweewielers gewoon niet zou bestaan zonder vierwielers ter ondersteuning, wat na bijna 120 jaar best een indrukwekkende parade volwagens heeft opgeleverd.

De Hotchkiss van Desgrange

In de begindagen van de Tour waren de renners nog op zichzelf aangewezen voor bevoorrading, herstellingen, reserveonderdelen en medische zorgen. Tour-oprichter Henry Desgrange kwam met zijn Hotchkiss hoogstens even kijken hoe een wielrenner zijn leuke band zelf repareerde. Naarmate het professionalisme toenam, groeide de zorg en de omvang van de tourkaravaan evenredig mee.

Zo doken er na WOII bijvoorbeeld Jeep Willys op in de Tour. In de jaren '50 zagen we zelfs omgebouwde Franse volwagens, zoals een Peugeot 203 'cabriolet' of een Renault Dauphine met ver opengesneden deuren om rijdend ongemakken te kunnen verhelpen en bevoorrading aan te reiken. Zulke aangepaste paretjes verdwenen helaas snel, maar de stroom aan Franse wagens bleef komen met bijvoorbeeld de Peugeot 404, 504, 505 en 604 voor de koersorganisatie. Ook perswagens doken vanaf de jaren '50 steeds vaker op, waardoor de diversiteit van het autoveld nog verder toenam.

Doping voor volwagens

Eind jaren '80 raakte de verkoop van grotere Peugeots in het slop, waardoor het merk uit Sochaux geen interesse meer had om de 604's van de tourorganisatie te vervangen door de nieuwe 605. Fiat nam het contract over en zo zagen we tijdens de hoogdagen van Indurain steevast een rode Croma mee over de meet

rijden. Naarmate de jaren vorderden, werd de Croma ingeruild voor de Lancia Kappa en vervolgens kwam de fraaie Alfa Romeo 166 in beeld. Winnen was nog nooit zo mooi.

Sinds Skoda in 2004 partner werd van de tourorganisatie, is het Tsjechië boven op de hoogste cols van de Alpen en de Pyreneeën. In de wandelgangen wordt bovendien gefluisterd dat de Skoda's technisch volledig standaard zijn, in tegenstelling tot de Italiaanse voorgangers die onder meer werden bijgespijkerd op het vlak van koeling. Ook voor de volwagens werden de jaren '90 dus een tijdperk van extraordinaire prestaties.

Kleurrijke boel

De belangrijkste tint onder de volwagens is rood, want dat is de kleur van de tourorganisatie en de koersdirectie. Lager op de ladder staan

andere kleuren zoals blauw voor de VIP-passagiers van de tourorganisatie, bruin voor de invités van de hoofdsponsors en grijs voor het transport van de andere genodigden. Tot slot zijn er ook nog gele Skoda's. Dat zijn de neutrale wagens die in geval van nood –zonder volwagens van het team in de buurt– in de bres springen. Skoda levert op jaarbasis circa 250 wagens aan de tourorganisatie die zo'n 2,8 miljoen kilometers malen. Na de Tour de France en de Ronde van Spanje worden de Skoda's verkocht. De kopers krijgen zo een tweedehands stukje wielergeschiedenis in handen.

V8 van 550 pk

Bij de volwagens van de teams zelf is de diversiteit gelukkig groter. Johan Bruyneel reed bijvoorbeeld steevast met een vierwielaangedreven Subaru achter Lance Armstrong aan. Maar in principe kan je haast

elk type break spotten achterin het peloton. In een recenter verleden was het vooral Team Sky dat hoge ogen gooide met zijn Jaguars; enerzijds met de breakversie van de XF en F-pace SUV, maar anderzijds ook met een verrassingsoptreden van de F-type. In 2014 werden de renners van Sky tijdens de tijdrit tussen Bergerac en Périgueux namelijk bijgestaan door een aangepaste F-type Coupé. Ja, dat lees je goed: een stijlvolle Britse coupé als volgwagen. Het ging hier om een 'bespoke' SVO F-type met een geïntegreerd fietsenrek in de achterraut, bestukt met twee Pinarello Bolide tijdritfietsen en een set wielen. Uiteraard was het een F-type R, met een gesuperchargede V8 van 550 pk en 680 Nm om zonnig een sprintje in te zetten.

Tekst: Stijn Braes, Foto: Jaguar



EEN BRITSE SPORTCOUPÉ ALS VOLGWAGEN, MET TWEE PINARELLO BOLIDE TIJDRIJFIETSEN ACHTEROP

DE BAUHAUS COUPÉ

Goedkoper gaat de originele Audi TT niet meer worden, zeker nu het originele coupé-concept op de schop gaat.

Tijdens de jaarlijkse aandeelhoudersvergadering liet de CEO van Audi er geen twijfel over bestaan: de TT krijgt geen klassieke opvolger. In 2018 rolden er in Amerika - nochtans de grootste afzetmarkt van de 2+2-ternauwernood 1.300 stuks uit de showroom, wat gewoon te weinig is om een gelijkaardig vervolg te verantwoorden. Als de Tourist Trophy-naam dus nog ooit terugkomt bij Audi, dan zal het waarschijnlijk op een EV met een ander carrosserietype zijn.

En dat brengt ons naadloos bij de kern van deze Nu of Nooit-rubriek, namelijk dat het vijf na twaalf is om een originele TT in huis te halen. Met prijzen die al onder de 5.000 euro beginnen en rond de 20.000 euro pieken voor de snelste modellen met weinig kilometers is topdesign nog nooit zo toegankelijk geweest. Verbaast het iemand dat J Mays, die de TT samen met Freeman Thomas ontwierp, ook een zegje had in het ontwerp van de Aston Martin DB9, de Land Rover Discovery 3 en de Jaguar F-type? Tussen 1998 en 2006 deden er twee motoren dienst onder de schelpvormige motorkap: een geblazen 1.8 turbobenzine met 180 pk of 225 pk en een atmosferische 3.2 V6 met 250 pk. Die laatste twee hadden altijd quattro-vierwielaandrijving, op de instapversie was de Haldex-koppeling optioneel. Vanaf 2003 dook er ook een DSG-bak op in de extra's, terwijl de open Roadster zijn opwachting al eerder had gemaakt. Het absolute summum van de eerste generatie was de



Club Sport: een gestripte versie van de 1.8 die 240 pk had en 75 kg verloor door zijn voorstoelen in te ruilen voor Recaro-kuipen en de achterbank achterwege te laten. Je herkent de special aan zijn contrasterende dakkleur en prijzen die makkelijk tot 30.000 euro oplopen. De allereerste exemplaren zonder kofferspoiler mogen dan wel de puurste zijn, je vermijdt ze best omdat de rijdynamiek aan hoge snelheden slordig is. Maar daarna, met standaard ESP en ASR, maakt het eigenlijk niet uit welk model je kiest, zolang het maar in een tint is die het prachtige lijnenspel accentueert. Met het budget dat je uitspaart door voor de basismodellen te gaan, koop je makkelijk nog een eerste generatie Volkswagen New Beetle voor je eega erbij. Die kwam namelijk ook uit de koker van J Mays en past er als een bloemetje bij.

Tekst: Ken Divjak • Foto: Audi



TURIJN AAN DE VESDER

Nood aan een dicht-bij-huis rijbestemming? Bezoek dan de oude Imperia-fabriek nog eens, voor ze finaal tegen de grond gaat.

In Nessonvaux naast Luik worden er al sinds 1958 geen wagens meer gemaakt, maar de oude fabrieksmuren herinneren nog steeds aan een roemrijk autoverleden. Een Belgisch autoverleden om precies te zijn, dat in 1904 op de restanten van Pieper ontstond en tegen 1910 furor maakte tot in Engeland. Voor de echte doorstart moeten we naar het interbellum zappen, toen Mathieu van Roggen er de touwtjes in handen kreeg en lichte sportwagens ging bouwen. Dat leverde zoveel extra verkeer -en tegelijk klachten- op in het gehucht Trooz dat Van Roggen besliste om een testcircuit op het dak van de fabriek te bouwen, naar het voorbeeld van Fiat in Turijn.

Dat delen van die dakpiste een kleine eeuw later nog altijd zichtbaar zijn, is op zich al een passage langs Nessonvaux waard. Zeker nu bekend is geworden dat de nieuwe eigenaar van de site, Lamy Construction dat aan huizenbouw doet, de site wil omvormen tot een moderne woongemeenschap. Het goede nieuws is wel dat het dakcircuit daarbij geïntegreerd

zou worden in de nieuwe structuur, om aan de originele bestemming van de site te herinneren. Wat er met de mooie kantelenmuur en het rode Imperia-opschrift op de N61 gaat gebeuren, werd nog niet gedetailleerd. Zeker is dat het er binnenkort allemaal anders gaan uitzien, daar aan de meanderende Vesder. Vanop de straat zie je, op de oude muren na, niet meer zoveel van de fabriek. Maar rij achter het stationnetje de Rue Heid Mawet omhoog -die trouwens vroeger nog deel uitmaakte van de officiële wegstest die elke Imperia moest ondergaan- en je vindt zeker een kijkgat door de bomen dat een mooi zicht biedt op de hele site. Een vervallen site, dat wel, maar je kan je de bedrijvigheid er nog zo bij inbeelden. Een beetje verder, in de Rue Vallée te Trooz, is er nog een klein museum dat aan het merk is gewijd, terwijl de gelijknamige Imperia-friterie nog steeds in het dorp te vinden is. De omliggende stuurmansenwegen krijg je er gratis en voor niks bij.

Tekst & Foto: Ken Divjak



VAN HET CIRCUIT NAAR DE MAAN

De Omega Speedmaster staat al sinds 1969 als 'Moon Watch' te boek, hoewel het horlogehuis uit Biènnre oorspronkelijk geen ruimte- maar wel racepiloten viseerde.

In de beginjaren van de ruimtevaart mochten astronauten nog zelf kiezen welk horloge ze op missie droegen. Op die manier kwam de Omega Speedmaster voor het eerst buiten de dampkring terecht, aan de pols van astronaut Walter Schirra in 1962. Naarmate de vluchten complexer werden, zag NASA heil in precieze en duurzame horloges als tijdwaarnemingsinstrumenten bij bijvoorbeeld ruimtewandelingen of de (her)opstart van motoren. Longines, Rolex, Omega en Hamilton dongen bijgevolg vanaf 1964 mee om het tot officiële

NASA-leverancier te schoppen. Uiteindelijk selecteerde het ruimteagentschap de Omega Speedmaster als de te gebruiken chrono voor ruimtemissies. Vervolgens was het Buzz Aldrin die de Speedmaster legendarisch maakte door het horloge mee te nemen naar de maan in 1969. Neil Armstrong liet zijn Speedy immers achter in de landingsmodule, als back-up voor de defecte elektronische timer aan boord. Aldrin, wiens moeder overigens Moon heette, is daarmee tot op vandaag ambassadeur voor het Zwitserse merk.

Nochtans was de Speedy niet ontwikkeld met maanlandingen in gedachten. Toen de chronograaf in '57 op markt kwam, viseerde Omega eerder professionals die belang hadden bij accurate tijdsmetingen. Racepiloten bijvoorbeeld, die al in 1957 advertenties met autosportmotieven voorgeschoteld kregen. Het mag dan ook niet verbazen dat je de Speedy kon terugvinden om de pols van de betreurde Belgische racer Willy Mairesse, of ook van een jonge Frank Williams. Chrono's werden in die tijd ook niet alleen door teambazen of de raceleiding gebruikt om rondetijden bij te houden, ook de piloten zelf maakten er gebruik van. Motorracer Fergus Anderson gebruikte de chronofunctie bijvoorbeeld om de laatste 30 seconden voor de start te timen. Zo kon hij precies op het juiste moment uit de startblokken schieten. Kortom: redenen genoeg om een Speedmaster in huis te halen, zeker nu er in de wandelingen gefluisterd wordt dat de carrière van de huidige Speedy met het 1861-binnenwerk ten einde loopt en diens opvolger een stuk duurder gaat worden.

Tekst: Stijn Braes, Foto: Omega

KOSMISCHE AUTOLIEFDE

Jayson 'Kay' Cheetham heeft zijn autopassie nooit onder stoelen of banken gestoken, zelfs niet bij Jamiroquai. Getuige daarvan de octaanrijke videoclip van Cosmic Girl.

Dat memorabele muziekvideo's niet meteen geleerd hoeven te zijn aan het nummer in kwestie, bewijst Cosmic Girl van Jamiroquai wanneer het in november 1996 als tweede single van het succesvolle album Travelling Without Moving verschijnt. Tekst en beeld hebben immers weinig met elkaar van doen, maar toch kan iedere rechtgeaarde autofanaat de bijhorende clip ogenblikkelijk voor de geest halen. En wel dankzij



een drietal illustere supercar-protagonisten van Italiaanse origine, die van begin tot einde de show stelen. De video, geregisseerd door de Britse cinematograaf Adrian Moat, was een idee van Jay kay zelf en werd opgenomen op de uitdagende slingerwegen van Cabo de Gata-Nijar in Andalusië, Spanje. Toch kwam de clip niet zonder slag of stoot tot stand. De oorspronkelijk voorziene Lamborghini Diablo SE30 in typisch Viola Metallizzato was tijdens het transport betrokken bij een ernstig ongeval, terwijl een stuntrijder de voorruit van het reserve-exemplaar per ongeluk vermorzelde nog voor de opnames konden plaatsvinden. Daardoor zag de crew zich genoodzaakt om een groot deel van de beelden te schieten zonder voorruit in de Italiaans stier...

Zowel de Diablo SE30 als F355 GTS kwamen uit de persoonlijke collectie

van de frontman van de band, die op dat moment nog uit de drummer Derrick McKenzie, toetsenist Toby Smith en bassist Stuart Zender bestond. De bewuste F40 was dan weer in bruikleen van collega-autofanaat Nick Mason van Pink Floyd, die ook op de shoot aanwezig was en af en toe in de clip te zien is als piloot. Behalve Mason figureert ook Zender geregeld als passagier van Kay. Maar wie de rijder was van de zwarte F355, 'is tot

op een heden niet geweten'. Behalve de single zou ook het album een groot succes worden, met wereldwijd meer dan 8 miljoen verkochte exemplaren. De hoes van het album is trouwens nog een verwijzing naar Kay's voorliefde voor Italiaanse exoten, met een flinke knipoog naar het logo van Ferrari - Kay's favoriete merk. Ter ere van de band staat er op het embleem wel geen *Cavallino Rampante* maar een *Buffalo Man*, het logo van de band die in 2022 30 kaarsjes mag uitblazen.

Tekst: Pieter Ameye, Foto: Sony





VUURSPUWERS OP SPA

Tijdens de 2019-editie van Spa Classic besloot motorsportfotograaf Bert Claes post te vatten aan de marshall-post bij Pouchon. 'Er zit daar een opening in de vangrails, die een unieke blik geeft op de remmende racewagens', vertelt Bert. 'Eigenlijk wilde ik vooral de vuurspuwende Porsche 935 K3 vastleggen, maar kreeg er een BMW M1 Procar met nog een grotere steekvlam bij'. De juiste plaats op het juiste moment, met een gezonde dosis geluk erbovenop!



Canon 7DmkIII - Canon EF 300mm F2.8
F2.8 - 1/2500 - ISO 200

Foto: Bert Claes

MET FELICITATIES VAN DE JURY

In 1995 bedacht Toyota een turbocheat voor de Celica WRC die zo gewiekst was dat de FIA er zijn hoed voor af deed.



Eind vorig jaar stelde Toyota de preproductieversie van de Yaris GR4 voor op het circuit van Estoril. Het motto van het opzet was 'klein maar fijn,' met een handvol gecamoufleerde prototypes en welgeteld één aangeklede pitbox. Daarin had Toyota Motor Europe een display opgezet met de spirituele voorvaders van de gepeperde hatchback, vermits het al van de Celica GT-Four geleden is dat de autogigant nog eens een straatauto met AWD maakte die geen 4x4- of hybride-ambities koestert. De display begon met de strak gelijnde Celica ST165 die er zowel in straattrim als in competitievorm stond, compleet met aerodynamische OZ Racing-wielen. Daarnaast stond de al even succesvolle ST185, opnieuw in straat- en rally-specificatie met nog een derde safariversie langs zij. Samen goed voor drie WRC-wereldtitels in de capabele handen van Carlos Sainz, Juha Kankkunen en Didier Auriol. Maar van de brede Celica ST205 met kenmerkende Castrol-bestickering, die Toyota ook in 1995 de wereldtitel moest schenken, viel er geen spoor te bekennen...

De ST205 vormt dan ook een zwarte pagina in de annalen van Toyota, maar vertegenwoordigt tegelijk het meest ingenieuze motorsportbedrog ooit in het wereldkampioenschap rally. Om de Groep A-auto's wat in te tomen na het fiasco dat Groep B was geworden, had de FIA

beslist om het vermogen van de WRC-wagens te beperken met een restrictor op de turbo's. Daardoor zat iedereen rond de 300 pk, ook al was dat volgens insiders een conservatieve schatting. Toyota stak er evenwel met kop en schouders bovenuit, tot grote verbazing van de concurrentie én de FIA. Pas toen een inspecteur -allicht met voorkennis- een haarlijntje op de Celica-turbo vond, kwam de aap uit de mouw. Toyota had een van buitenaf onzichtbaar veersysteem in de aanjager gebouwd, dat de restrictor onder druk naar achteren trok om 25% meer lucht door te laten. Goed voor op zijn minst 50 pk extra. 'In 30 jaar motorsport ben ik nog nooit zo'n ingenieuze cheat tegengekomen', liet FIA-directeur Max Mosley zich achteraf ontvallen. Maar toch betaalde Toyota het gelag met een onmiddellijke ban en het verlies van alle WRC-punten uit 1995. In 1996 mocht het merk zelfs helemaal niet deelnemen. Of hoe de druk van bovenaf de ingenieurs dwong om net iets te inventief te zijn in de queeste naar een volgende wereldtitel.

Tekst: Ken Divjak, Foto: Toyota

HANK MOODY ZIJN WARE LIEFDE

De Porsche 964 cabrio uit Californication bewijst dat een goed gecaste wagen op het scherm veel meer kan zijn dan louter een rekwisiet.

Californication was van 2007 tot 2014 zowat het pittigste dat je op de reguliere TV kon bekijken. De fictiereeks volgde het leven van Hank Moody, een aan alcohol en seks verslaafde schrijver die er -op zijn zachtst gezegd- een nonchalante levensstijl op nahield. Na eerdere successen raakte zijn carrière samen met zijn huwelijk in het slop. Daarop verliet de door David Duchovny gespeelde auteur New York om heil te zoeken in Californië. Als transportmiddel koos hij voor een perfect gecaste en bovenal goed afgeleefde 911 cabrio van de 964-generatie.

De 911 in kwestie is tegelijk de incarnatie van Hank zelf alsook van de liefde van zijn leven, wat van de Porsche een perfecte handlanger maakt. Net als de ongeschoren en ongewassen Hank schreeuwt de 964 immers vergane glorie die ook wat TLC kan gebruiken. Of anders verwoord: de sprankel zit verborgen



onder een dikke laag stof. En net als bij zijn grote liefde, maakt hij het leven van zijn 964 niet makkelijk door bijvoorbeeld een koplamp uit frustratie te slopen. Erger nog: hij bedriegt zijn oude 911 zelfs met een jonger exemplaar, te weten een 996. Om vervolgens, na een diefstal, met hangende pootjes terug te keren naar de 964. Als tegenprestatie helpt de luchtkoeler Hank telkens weer om zich snel uit de voeten te maken als hij betrappt wordt met een getrouwde deerne. Zo'n 964 cabrio is trouwens ook een interessante wagen voor ons kikkerlandje - zelfs als je geen schrijver, alcoholist of rokenjager bent. Enerzijds omdat de 964 sowieso de laatste incarnatie is van het oude 911-koetswerk, met die smalle taille van slechts 1,65 m en de rechtopstaande koplampkokers. En anderzijds omdat de meeste 964's al voor 1993 van de band liepen en zodoende van het oldtimerstatuut kunnen genieten, met een lage BIV en dito verkeersbelasting tot gevolg. Een degelijke Cabriolet, ideaal om te flaneren en te genieten van het geluid van de zescilinder boxer, wisselt momenteel voor minder dan 50.000 euro van hand. Tenzij het, zoals op de foto, gaat om een bredere turbolook oftewel WTL, die een goede duit meer kost.

Tekst: Stijn Braes, Foto: Showtime

DE DISCO DIABLO

Wat krijg je als je een Lambo-specialist koppelt met een discoproducer en de designer van de Miura en de Countach? Een kwartetkoning bij uitstek, getekend Cizeta Moroder V16T.

We schrijven het jaar 1987 wanneer Marcello Gandini zijn ontwerpstudie voor de Diablo voorlegt aan de bonzen van Chrysler. Gandini heeft tot dan toe altijd ontwerprijheid gekregen van Lamborghini, maar de kersverse overnemers uit de VS zien dat anders. Het nieuwe ontwerp wordt te radicaal bevonden en Chrysler besluit om de scherpe lijnen af te zwakken. De spreekwoordelijke druppel voor de tekenaar van de Miura en Countach, die pardoes op zoek gaat naar een nieuwe werkgever.



Een eind verderop brengt de legendarische discoproducer Giorgio Moroder zijn Lambo net binnen voor een onderhoud bij Claudio Zampolli. Zampolli heeft via zijn supercarshop de nodige contacten opgebouwd bij Lamborghini, in het bijzonder met een aantal ex-werknemers. De flamboyante Moroder (met het kapitaal) en Zampolli (met de contacten) raken bevriend en dromen samen van een eigen supercar. Kort daarna registreren ze de combinatie 'CiZeta' (de C en de Z op zijn Italiaans uitgesproken) als merknaam en 'Moroder' als type. Gandini, met de afgekeurde tekeningen van de Diablo onder de arm, komt als een geschenk uit de hemel gevallen voor het duo Zampolli-

Moroder. Het team van geldschietters, ingenieurs en ontwerpers is daarmee compleet. De ontwikkeling van het prototype neemt slechts een jaar in beslag en krijgt meteen een machtige 6-liter V16 motor van 540 pk.

In 1991 gaat de V16T in productie. Maar nog voor de eerste bestelling goed en wel klaar is, drijft een geschil Zampolli en Moroder uit elkaar. Zampolli kan in principe alleen verder, enkel de naam 'Moroder' dient te vervallen. Dat probleem, gecombineerd met een buitensporige prijs,

heeft echter een grotere weer- slag op de verkoopcijfers dan Zampolli voor mogelijk houdt. De 'vergetelheid' om de wa-

gen niet voor de VS te homologeren, blijkt de nagel aan de doodskist. Na vier jaar en welgeteld acht V16T's doet Cizeta de boeken in 1995 dicht, zij het niet helemaal. Een Californisch bedrijf neemt het merk in 2006 over en hervat de constructie van de V16T, weliswaar louter op bestelling. Tot nu toe hebben zich al drie lottowinnaars gemeld, elk met een cheque van 600.000 euro. En dat is misschien nog niet zo gek als het lijkt, want met slechts 11 exemplaren is de V16T goed op weg om een zeldzaam hebbeding te worden - net zoals de bijhorende kwartetkaart.

Tekst & illustratie: Bert Claes

IS SIMRACING EEN BLIJVER?

Veel motorsportfans zijn tijdens de lockdown uitgeweken naar de virtuele autosport. Maar houdt die trend ook aan als de echte races hervatten?

Elektronische sporten zijn niet nieuw. Een jaar geleden kwam de online finale van het Fortnite-kampioenschap al uitgebreid in de media, waarbij 200 spelers om een indrukwekkende prijzenpot van 30 miljoen dollar stredden. In de motorsport zette Sony jaren geleden al online-races op voor het Gran Turismo platform. Lucas Ordoñez won de bijhorende GT-Academy in 2008 en heeft sindsdien een profcarrière in de echte autosport, terwijl onze landgenoot Wolfgang Reip hetzelfde in 2012 deed.



Klassiekers boven

Hoewel Gran Turismo een van de marktleiders blijft op het gebied van online racen, vinden de die-hards de populaire game doorgaans te mak. Even leek Project Cars in de bres te springen, maar die titel sloeg de bal mis door de simulatieknop naar 11 te draaien. Uiteindelijk zijn het nog steeds klassieke sims zoals Race Factor 2 en iRacing die scoren met een realistische rij-ervaring, ook al zijn ze grafisch gedateerd. De echte simmer maalt daar evenwel niet om, omdat het realisme primeert. Nadeel is wel dat je een dure hardware-setup nodig hebt om zo'n realistische rijervaring op je scherm te toveren. Beginnen kan weliswaar met een losstaand stuurpje en een gameconsole op je bestaande televisie, waardoor de kosten onder de 1.000 euro blijven. Maar realistisch kan je de ervaring niet noemen. Instap-stuurpjes maken immers gebruik van een trage, riemaangedreven feedbackmotor en hebben pe-

dalensets die amper tegendruk bieden.

Kostenberg

Voor het serieuze werk zijn precieze feedbackmotoren een must. Spreekt voor zich dat de kosten dan snel gaan oplopen, vermits je voor een degelijke rig met Sparco Racing Seat ongeveer 1.500 euro moet neertellen. Een direct aangedreven feedbackmotor kost minstens 1.200 euro. En dat is dan nog zonder het stuurwiel gerekend, wat opnieuw 400 euro kost. Tel daar nog een pedalenet bij en je klokt af op een kloeke 3.500 euro. Dat bedrag is uiteraard nog zonder schermen, een audiosysteem of een krachtige PC gerekend. Budgetteer daarvoor ook maar minstens 2.000 euro, waardoor een PC-setup met een degelijke rig al gauw op meer dan 5.000 euro uitkomt. Wil je echt all-the-way gaan, dan bestaan er ook kant-en-klare simulatoren met uitsluitend toponderdelen. Degelijke

opstellingen kosten rond de 20.000 euro en zijn dus zeker niet voor iedereen weggelegd. Toch zie je ze steeds vaker opduiken, wat erop wijst dat simracen een professioneel karakter begint te krijgen.

Pottenkijkers

Officiële gameversies van het WK toerwagens en de Formule 1 bestaan al enkele jaren, maar stonden altijd in de schaduw van het echte werk. Nu dat gedeeltelijk stil ligt, krijgen de virtuele competities plots bezoek van echte piloten. Racen op een simulator houdt ze immers scherp, hoewel de groeiende media-aandacht en de commerciële verplichtingen natuurlijk ook meespelen. En toch nemen de grote namen er ergens een risico mee. Het is namelijk niet omdat je Stoffel Vandoorne of Laurens Vanthoor heet dat je niet door een gedreven 10-jarige afgedroogd kan worden. Of het daarom was dat Audi-fabriekspiloot Daniël Abt een ervaren sim-

racer inhuurde om zijn plaats in te nemen tijdens een digitale Formule E-race? Toen het bedrag aan het licht kwam, werd het team gediskwalificeerd, moest Abt 10.000 euro aan een goed doel schenken en werd hij op de koop toe ontslagen. In de Verenigde Staten verloor Nascar-piloot Bubba Wallace dan weer zijn sponsor toen hij uit frustratie zijn pc afsloot, middenin een officiële online-race. Ietwat overdreven, zou je kunnen denken. Maar nu de media er bovenarms op zit, wordt simracen plots wel een pak serieuzer genomen.

Droom aan diggelen?

De vraag is evenwel of die aandacht gaat aanhouden als de echte races met publiek hervatten. Virtueel racen mist immers een vitaal onderdeel van zijn echte evenknie, en dat is spektakel. Contact tussen auto's of crashes zien er op een scherm lullig uit en doorprikken de verbeelding meteen. Zo zagen we bij de start van de digitale Formule E-race in Hongkong een massacrash in de eerste bocht, met lachwekkende taferelen tot gevolg. Ook tijdens de virtuele 24 uur van Le Mans werd de race verschillende keren onderbroken omdat de server instabiel was. Dat soort zaken vallen weliswaar op te lossen, ze staan de geloofwaardigheid van eRacing voorlopig nog in de weg. Simracen kan dus zeker een mooie toekomst tegemoet gaan, maar dan moeten er toch eerst een aantal zaken opgelost worden.

Tekst: Bert Claes, Foto: Porsche

EEN BIC OM TE BEWAREN

Special editions komen en gaan, maar sommige weten de tand des tijds beter te doorstaan. Al zou je dat niet meteen verwachten van een flirt tussen een auto-constructeur en een pennenfabrikant.

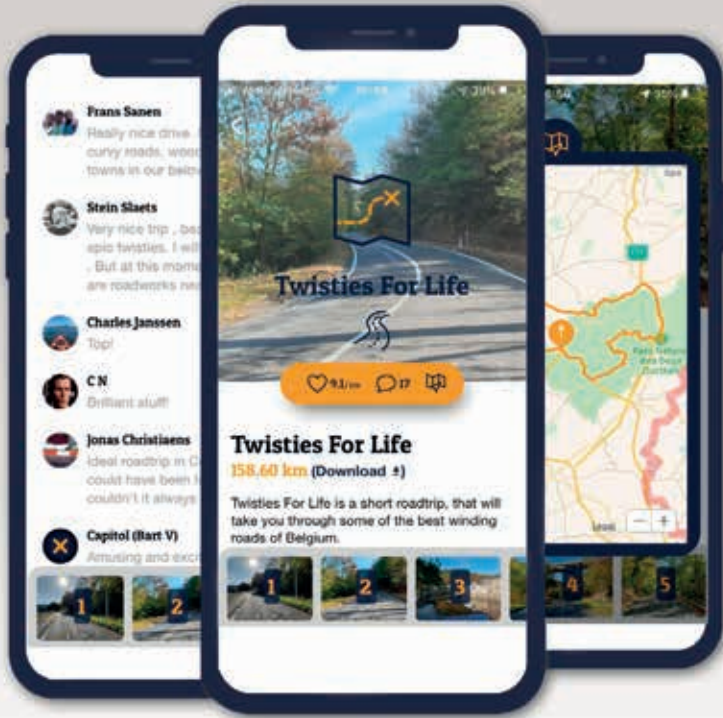
De meeste special editions zijn even vluchtig als het denkproces dat eraan voorafging. Toch raken de bedenkers af en toe de juiste snaar, waardoor het resultaat van de samenwerking jaren na datum nog weet te prikkelen. Rond de eeuwwisseling was dat bijvoorbeeld het geval voor de Citroën Saxo, in de opvallende *Edition Bic*. De Saxo -die in Japan als 'Chanson' verkocht werd- liep van de band tussen 1996 en 2004 en was het product van een kostenbesparende samenwerking tussen de Dubbele Visgraat en zusterbedrijf Peugeot, die de citadine in licht gewijzigde vorm als 106 op de markt bracht. Het design van de stadsmus kwam van de jonge Donato Coco (later nog verantwoordelijk voor de 430 Scuderia en 458 Italia) maar was allesbehalve een toonbeeld van Franse frivoliteit of technologische eigenzinnigheid. Praktisch en toegankelijk was het duo gelukkig wel, zowel qua productie als in de showroom. Het vergankelijke karakter van de Saxo was in zekere zin de perfecte match voor Bic, dat het met zijn



wegwerp balpennen, aanstekers en scheermessen zelfs tot in de permanente collectie van het MoMA te New York heeft geschopt. Toch hebben we het raden naar het hoe en waarom van de samenwerking tussen de twee Franse instituten. Maar de uit-

werking, die de Saxo vermoedelijk iets meer karakter en kleur moest geven, was een chauvinistische voltreffer - met een grote populariteit op de Franse thuismarkt tot gevolg. Zoals je dat van een goedkoop autootje mag verwachten, zijn de uiterlijke verschillen tussen reguliere Saxo's en de Bic-editie beperkt tot een handvol badges, inclusief het door Raymond Savignac getekende Bic-mannetje op de C-stijl. Binnenin genoten de ontwerpers duidelijk meer vrijheid, met onder andere een uniek zetelpatroon, kleurrijke biesjes, vijf verschillende kleuren voor de gordels, een blauwe tellerpartij en de typische ronde Bic-kop voor de pook en de pinnetjes van de deursloten. Lang geen revolutionaire verschillen, maar wel leuke knipogen die in lijn lagen met die van de onwaarschijnlijke associé.

Tekst: Pieter Ameye, Foto: Citroën



TWISTIES FOR LIFE

Editie 1 van WEEKEND DRIVR sluiten we af met een uitdagende route van Unrestricted.eu. Met deze keer: het Belgische roadbook *Twisties for Life*.

Wie Unrestricted nog niet kent, die verwijzen we graag door naar de App of PlayStore waar je deze op en top Belgische route-applicatie gratis kan downloaden. Het nog jonge initiatief van BB Consulting bundelt ondertussen een twintigtal leuke rijdersroutes in binnen- en buitenland. Bovendien wordt het platform frequent gespijsd met nieuwe routes, correcties en aanpassingen. Gebruikers kunnen hun feedback op de routes daarvoor rechtstreeks in de app achterlaten. Het roadbook *Twisties for Life* start vlakbij het dorpje Ciney en neemt je mee over enkele van Wallonië's

beste stuurmannswegen. Tijdens de net geen 160 km lange route passeer je onder andere in Marche-en-Famenne, La Roche-en-Ardenne, Houffalize, Bertogne en Nassogne. Maar het leeuwendeel van de rit situeert zich gelukkig in niemandsland met erg degelijk asfalt, weidse vergezichten en natuurlijk het betere bochtenwerk.

De klemtoon ligt ditmaal op de snellere stukken, met als orgelpunt de technische afdaling van de N889 tussen Barrière de Champion en het slaperige dorpje Nassogne waar het overigens ook heerlijk lunchen is in restaurant Le Barathym. Naast rou-

tes biedt Unrestricted namelijk ook lokale bezienswaardigheden aan in zijn app, inclusief een goed adresje om de innerlijke mens te versterken. Vervolgens neemt de route je mee richting Ambly, Forrieres, Masbourg en Mormont om uiteindelijk te eindigen nabij Saint-Hubert waar je makkelijk terug de snelweg op kan richting E411. Kortom: de ideale trip voor wie er in deze vervelende coronatijden eens een dagje tussenuit wil.

Tekst: Pieter Ameyne

