

## 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 stuurmansenwegen. 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 niemansland 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 Ameye



Vouwen ↶

Touwje of nietje

Touwje of nietje

# 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 geïdentificeerd. Naarmate de jaren vorderden, werd de Cromax ingenuïd voor wiefters ter onderschepping, wat na bijna 120 jaar best een indrukwekkende parade volgelingen heeft opgeleverd.

## De Hotchkiss van Desgrange

In de beginjaren van de Tour waren de renners nog op zichzelf aangewezen voor bevoorradings, herstellings, reserveonderdelen en medisch verzorging. Tour-organisator Henry Desgrange kwam met zijn Hotchkiss hoogstens even kijken hoe een wielrenner zijn lekke band zelf repareerde. Naarmate het professionalisme toenam, groeide de zorg en de omvang van de tourkaravaan evenredig mee.

Zo doken er na Woll bijvoorbeeld Jeep Willys op in de Tour. In de jaren '50 zagen we zelfs omgebouwde Franse volgelingen, zoals een Peugeot 203 'cabriolet' of een Renault Dauphine met ver opengesneden deuren om rijdend ongemakken te kunnen verhelpen en bevoorradingsaan te reiken. Zulke aanpassingen, parafjes verdragen 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 volgelingen

Find jaren '80 raakte de verkoop van grotere Peugeot's 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 stevast een rode Cromax mee over de meetrijden. Naarmate de jaren vorderden, werd de Cromax ingenuïd voor VIF-passagiers van de tourorganisatie, bruin voor de invites 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 volgelingen- boven op de hoogste cols van de Alpen en de Pyreneeën. In de jaren '90 werden de Skoda's technisch volledig standaard zijn, in tegenstelling tot de Italiaanse voorrang die onder meer werden bijgespijkerd op het vlak van koeling. Ook voor de kopers krijgen zo een tweedehands stukje wielergeschiedenis in handen.

## V8 van 550 pk

Bij de volgelingen van de teams zelf is de diversiteit gelukkig groot. Johan Bruyneel reed bijvoorbeeld samen met een vierwielersaangetrokken Subaru achter lance Armstrong van de tourorganisatie en de koersdirectie. Lager op de ladder staan



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

De vraag is evenwel of die aandacht **Droom aan diggelen?**

Tekst: Bert Claes, Foto: Porsche

worden.

Het vergankelijke karakter van de Saxo was in zekere zin de perfecte productie als in de showroom. Was het duo gelukkig wel, zowel qua nigheid. Praktisch en toegankelijk in de weg. Simacoen kan dus zeker in de mooie toekomst tegemoet gaan, maar dan moeten er toch eerst een aantal zaken opgelost worden.

start van de digitale Formule E-race in Hongkong een massacrash in de eerste bocht, met lachwekkende taferele 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 de aandacht 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 vrijheid. Praktisch en toegankelijk in de weg. Simacoen kan dus zeker in de mooie toekomst tegemoet gaan, maar dan moeten er toch eerst een aantal zaken opgelost worden.



**EEN BIC OM TE BEWAREN**

**# Buitenbeentje**

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-construëur en een pennentfabrikant.

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 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 autoverkoop mag verwachten, zijn de uitrijke 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 zetel patroon, kleurrijke biesjes, vijf verschillende kleuren voor de gordels, een blauwe tellerpartij en de typische ronde BIC-koop 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 associatie.

Tekst: Pieter Ameyne, Foto: Citroën





## 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 furore 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 wegtest 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 Biënné 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



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 betrapt 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.**

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 wagen 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 hebedding 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?



**E**lektronische 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 stre-den. 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-harders de populaire game doorgaans te makkelijk. Eten leek Project Cars in de bres te springen, maar die titel sloeg de bal voor zich dat de kosten dan snel

gaan oplopen, vermits je voor een degelijke rijg met Sparco Racing Seat ongeveer 1.500 euro moet neertel-toerwagens en de Formule 1 be-

staan 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 mee-spelen. En toch namen de grote namen er ergens een risico mee. Het is namelijk niet omdat je Stoffel Van-doorne of Laurens Vanthoor heeft dan 5.000 euro uitkomt. Will je echt all-the-way gaan, dan bestaan er ook kant-en-klare simulatoren met uit-

ven feedbackmotor en hebben pe-riodes van een trage, tiemaangedre-stap-stuurtyfjes maken immers ge-kan je de ervaring niet noemen. In-1.000 euro blijven. Maar realistisch-gameconsoles op je bestaande televi-sie, waardoor de kosten onder de

Nadeel is wel dat je een dure hard-

ware-setup nodig hebt om zo'n rea-

listische rijervaring, ook al zijn ze

te draaien. Uiteindelijk zijn het nog

steeds klassieke sims zoals Race Fac-

mis door de simulatieknop naar 1

jaar geleden al uitgebreid in de media, waarbij 200 spelers om een indrukwekkende prijzenpot van 30 miljoen dollar stre-

den. 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.

dalensets die amper tegendruk

## Kostenberg

Voor het serieuze werk zijn precieze

feedbackmotoren een must. Sprekt

voor zich dat de kosten dan snel

gaan oplopen, vermits je voor een

degelijke rijg met Sparco Racing Seat ongeveer 1.500 euro moet neertel-

toerwagens en de Formule 1 be-

staan 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 mee-

opstellingen kosten rond de 20.000

euro en zijn dus zeker niet voor iedereen weggelegd. Toch zie je steeds vaker opdiken, wat erop wijst dat simraces een professioneel karakter begint te krijgen.

## Potentialkijzers

Officiële gameversies van het WK

toerwagens en de Formule 1 be-

staan 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 mee-

spelen. En toch namen de grote namen er ergens een risico mee. Het is namelijk niet omdat je Stoffel Van-doorne of Laurens Vanthoor heeft dan 5.000 euro uitkomt. Will je echt all-the-way gaan, dan bestaan er ook kant-en-klare simulatoren met uit-

ven feedbackmotor en hebben pe-

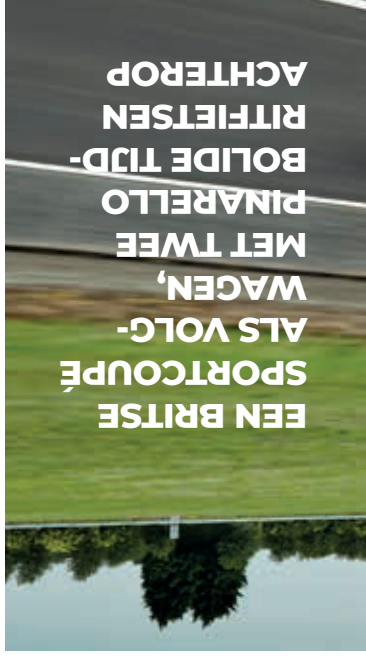
elk type break spotten achterin het

peloton. In een recent verleden was het vooral Team Sky dat hoge ogen gooide met zijn Jaguar: enerzijds met de breakversie van de XF en F-pace SUV, maar anderzijds ook met een verrassingsoptreden van

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 volgt. Het ging hier om een 'bespoke' SVO F-type met een geïntegreerd fietsenrek in

de achterruit, bestuikt met twee Pinarello Bolide tijdritfietsen en een set wielen. Uiteraard was het een F-type R, met een gesuspcherargede zondig een sprinjtje in te zetten.

Tekst: Stijn Braes. Foto: Jaguar



# DE BAUHAUS COUPÉ

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



**T**ijdens 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 - ter-nauwernood 1.300 stuks uit de showroom, wat gewoon te weinig is om een gelijkwaardig vervolg te ver-

antwoorden. Als de Tourist Troop-hy-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 Noit-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 pieken voor de snelste model-

den standaard ESP en ASR, maakt het eigenlijk niet uit welk model je kiest,

standaard ESP en ASR, maakt het

stuurlijfje is. Maar daarna, met

stuurlijfje is. Maar daarna, met

stuurlijfje is. Maar daarna, met

stuurlijfje is. Maar daarna, met

stuurlijfje is. Maar daarna, met

stuurlijfje is. Maar daarna, met

Tekst: Ken Divjak • Foto: Audi



namelijk ook uit de koker van J Mays

namelijk ook uit de koker van J Mays

namelijk ook uit de koker van J Mays

namelijk ook uit de koker van J Mays

namelijk ook uit de koker van J Mays

namelijk ook uit de koker van J Mays

namelijk ook uit de koker van J Mays

namelijk ook uit de koker van J Mays





## 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 **turbocheet** voor de **Celica WRC** die zo ge-**wiekt was dat de FIA er**



van Estoril. Het motto van het opzet was 'klein maar fijn,' met een hand-  
vol gecamoufleerde prototypes en

weigeteeld één aangeklede pitbox.

Daarhi had Toyota Motor Europe

beslist om het vermogen van de

WRC-wagens te beperken met een

le voorvaderen van de geperde

hatchback, vernierts het al van de

Celica GT-Four geleden is dat de

was dat volgens insiders een conser-  
vatieve schatting. Toyota stak er

evenwel met kop en schouders

bovenuit, tot grote verbazing van de

hybride-ambities koesterd.

De display begon met de strak ge-  
lijnde Celica ST165 die er zowel in

straatrim als in competitievernam-

de mouw. Toyota had een van bui-  
tenaf onzichtbaar veersysteem in de

aanlager gebouwd, dat de restrictor

specificatie met nog een derde

safariverstie langszij. 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 Castrofi-bestickering,  
die Toyota ook in 1995 de wereldti-  
tel moest schenken, viel er geen  
spoor te bekennen...  
De ST205 vormt dan ook een zware  
pagina in de annalen van Toyota,  
maar vertegenwoordigt tegelijk het  
meest ingenieuze motorsportbe-  
droeg ooit in hetwereldkampioen-  
schap rally. Om de Groep A-auto's  
wat in te tomen na het fiasco dat  
Groep B was geworden, had de FIA

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.**

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.

verwoord: de sprankel zit verborgen  
wat TLC kan gebruiken. Of anders  
964 immers vergane glorie die ook  
ongewassen Hank schreeuwt de  
maakt. Net als de ongeschied en  
Porsche een perfecte handanger  
de liefde van zijn leven, wat van de  
carnatie van Hank zelf alsook van  
De 911 in kwestie is tegelijk de in-  
leiding gebruikt om rondetijden bij  
alleen door teambazen of de race-  
Chrono's werden in die tijd ook niet  
een jonge Frank Williams.  
de pols van de betreurde Belgische  
racer 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 startblok-  
ken schieten. Kortom: redenen ge-  
noeg om een Speedmaster in huis  
te halen, zeker nu er in de wendel-  
gangen 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

NASA-leverancier te schoppen.  
Uiteindelijk selecteerde het ruimte-  
agentschap de Omega Speed-  
master als de te gebruiken chrono  
voor ruimtemissies. Vervolgens was  
het Buzz Aldrin die de Speedmaster  
lege mee te nemen naar de maan  
in 1969. Neil Armstrong liet zijn  
Speedy immers achter in de lan-  
deingsomdijde, als back-up voor de  
defecte elektronische timer aan  
boord. Aldrin, wiens moeder over-  
gens Moon heette, is daarmee tot  
vandaag ambassadeur voor het  
Zwitserse merk.

Nochtans was de Speedy niet ont-  
wikkel met maanlandingen in ge-  
doen, maar  
elkaar van  
toch kan iede-  
re rechtgeaar-  
de autofanaat  
de bijhorende  
clip ogenblik-  
kelijk voor de  
geest halen.  
En wel dankzij!

een drietal illustere supercar-pro-  
tagonisten van Italiaanse origine, die  
van begin tot einde de show stelen.  
De video, geregisseerd door de Brit-  
se cinematograf Adrian Moat, was  
een idee van Jay Kay zelf en werd  
opgenomen op de uitdagende slin-  
gerwegen van Cabo de Gata-Níjar in  
Andalusie, Spanje. Toch kwam de  
clip niet zonder slag of stoot tot  
stand. De oorspronkelijk voorziene  
Lamborghini Diablo SE30 in typisch  
Vio Metaalliczwart was tijdens het  
transport betrokken bij een ernstig  
ongeval, terwijl een stuntrijder de  
voortuit van het reserve-exemplaar

op een groot succes worden, met we-  
ridelwijf meer dan 8 miljoen ver-  
kochte exemplaren.

De hoer van het album is trouwens  
nog een verwijzing naar Kay's voor-  
liefde 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 em-  
bleem wel geen *Cavallino Rampante*  
maar een *Buffalo Man*, het logo van  
de band die in 2022 30 kaarsjes mag  
uitblazen.

Tekst: Pieter Ameys, Foto: Sony

Tekst: Ken Divjak, Foto: Toyota

# KOSMISCHE AUTOLIEFDE

**Jayson 'Kay' Cheetham heeft zijn autopassie**

**noot onder stoelen of banken gestoken,**

**octaanrijke videoclip van Cosmic Girl.**

van de frontman van de band, die  
op dat moment nog uit de drummer  
Derrick McKenzie, toetsenist Toby  
Smith en bassist Stuart Zender be-  
het nummer in kwestie, bewijst Cos-  
mic 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 iede-  
re rechtgeaar-  
de autofanaat  
de bijhorende  
clip ogenblik-  
kelijk voor de  
geest halen.  
En wel dankzij!

op een heden niet geweten;  
Behalve de single zou ook het album  
een groot succes worden, met we-  
ridelwijf meer dan 8 miljoen ver-  
kochte exemplaren.

De hoer van het album is trouwens  
nog een verwijzing naar Kay's voor-  
liefde 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 em-  
bleem wel geen *Cavallino Rampante*  
maar een *Buffalo Man*, het logo van  
de band die in 2022 30 kaarsjes mag  
uitblazen.

Tekst: Pieter Ameys, Foto: Sony

Tekst: Ken Divjak, Foto: Toyota



op een heden niet geweten;  
Behalve de single zou ook het album  
een groot succes worden, met we-  
ridelwijf meer dan 8 miljoen ver-  
kochte exemplaren.

De hoer van het album is trouwens  
nog een verwijzing naar Kay's voor-  
liefde 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 em-  
bleem wel geen *Cavallino Rampante*  
maar een *Buffalo Man*, het logo van  
de band die in 2022 30 kaarsjes mag  
uitblazen.

Tekst: Pieter Ameys, Foto: Sony

Tekst: Ken Divjak, Foto: Toyota

op een heden niet geweten;  
Behalve de single zou ook het album  
een groot succes worden, met we-  
ridelwijf meer dan 8 miljoen ver-  
kochte exemplaren.

De hoer van het album is trouwens  
nog een verwijzing naar Kay's voor-  
liefde 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 em-  
bleem wel geen *Cavallino Rampante*  
maar een *Buffalo Man*, het logo van  
de band die in 2022 30 kaarsjes mag  
uitblazen.

Tekst: Pieter Ameys, Foto: Sony

Tekst: Ken Divjak, Foto: Toyota

op een heden niet geweten;  
Behalve de single zou ook het album  
een groot succes worden, met we-  
ridelwijf meer dan 8 miljoen ver-  
kochte exemplaren.

De hoer van het album is trouwens  
nog een verwijzing naar Kay's voor-  
liefde 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 em-  
bleem wel geen *Cavallino Rampante*  
maar een *Buffalo Man*, het logo van  
de band die in 2022 30 kaarsjes mag  
uitblazen.

