

OUGH OHONDA

Er zijn maar weinig mensen in Nederland, die een buurman hebben die in het bezit is van een Aston Martin Lagonda. Wanneer dat wel zo is, dan raak je al gauw 'begeistert' van de klassieke carrosserielijnen. Ook een proefrit met zo'n kolossaal bakkeet (sorry buurman) is in zo'n geval snel geregeld...



EEN GEBOREN KLASSIEKER

Als in 1964 de Lagonda Rapide van het toneel verdwijnt, dan wordt het rondom de Lagonda erg stil. De vierdeurs Rapide die overigens pas in 1961 zijn debuut maakt, is voor de fabriek van David Brown geen absolute knaller en wordt nadat er 55 exemplaren zijn gebouwd ook prompt uit productie genomen. De leiding van de fabriek concentreert zich meer en meer op de tweedeurs coupé's, hetgeen uiteindelijk tot de komst van de DBS en van de DBS V8 in 1967 zal leiden. Maar David

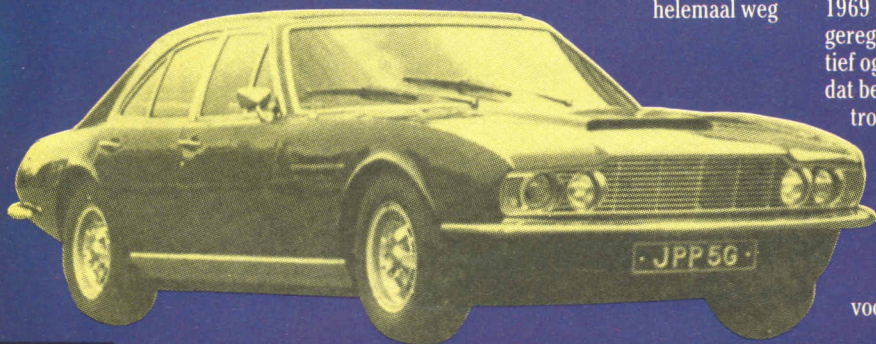
Brown is persoonlijk helemaal weg

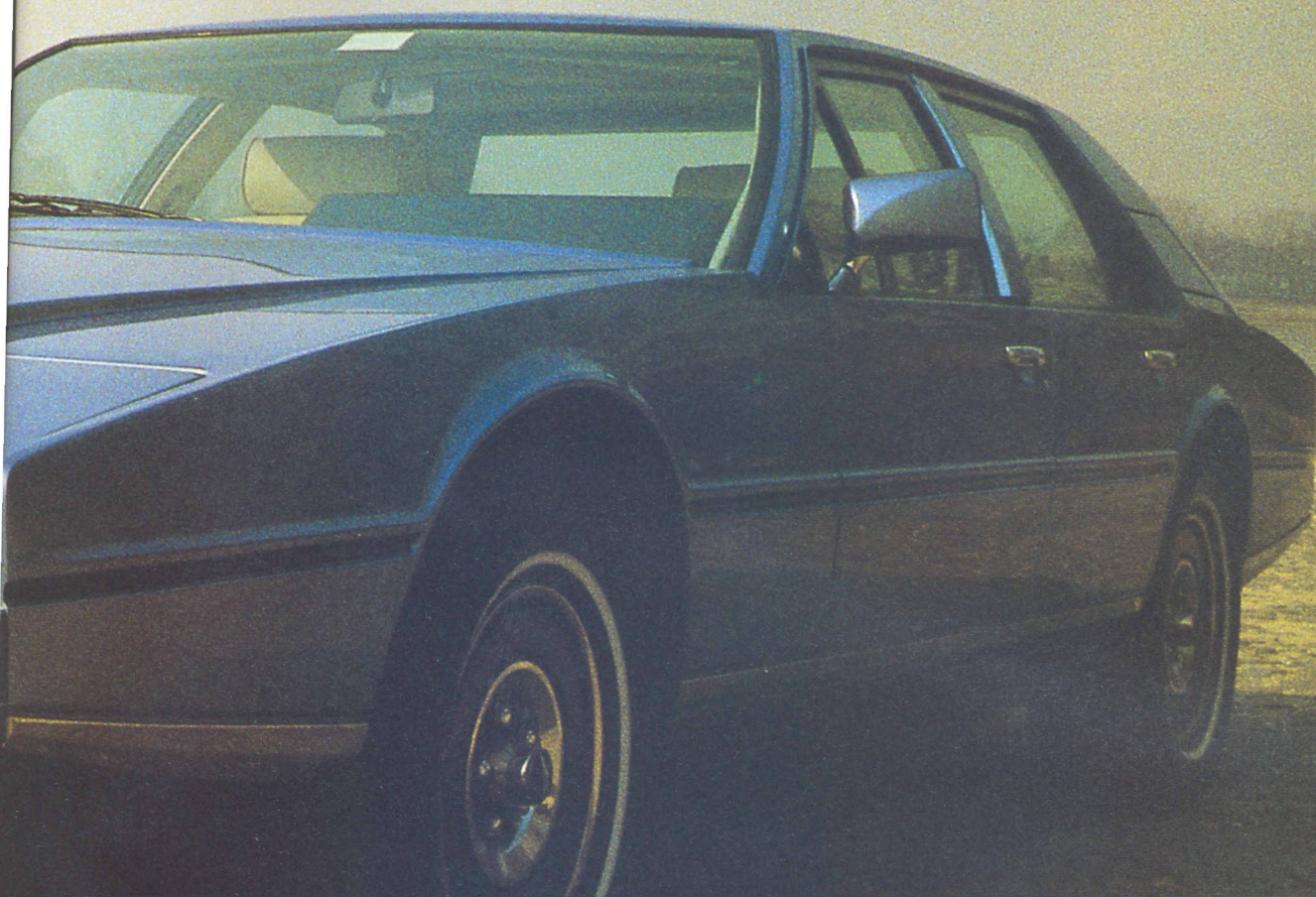
van vierdeurs automobielen, terwijl volgens hem de V-12 machines de mooiste dingen zijn die er bestaan. Hij is ook van mening dat er wel degelijk een markt bestaat voor supersnelle vierdeurs limousines. De chef-ontwerper van de fabriek, William Towns, gaat in 1968 aan de slag en tekent het koetswerk voor een nieuwe Lagonda. In feite is deze Lagonda een DBS V8 met vier portieren waarbij de wielbasis met zo'n 30 centimeter is toegenomen. En om aan alle twijfels een eind te maken, wordt de limousine op 5 mei 1969 inderdaad als een Lagonda geregistreerd. Maar voor het sportief ogende model is geen markt en dat betekent dat David Brown vol trots in het enige exemplaar rondrijdt. Momenteel bevindt zich deze wagen ergens in Cambridgeshire. Financiële problemen – de geschiedenis van Aston Martin staat hierom bekend! – doen alle goede voornemens teniet en dat betekent

voorlopig geen Lagonda op de markt.

Pas in 1974 is het zo ver, want dan staat op stand 128 van de London Motorshow een schitterende, blauwe Lagonda met een wit interieur, waarvoor veel schapen hun huid hebben moeten inleveren! Ook deze Lagonda is in feite geen nieuw model maar een V8 Vantage met vier portieren. Deze telg van het Lagonda-geslacht is uiterst luxueus uitgedost en bezit alle denkbare opties in de standaarduitvoering. In het Verenigd Koninkrijk komt deze Lagonda voor iets meer dan £ 14.000 op de markt maar er is niemand die dat ervoor over heeft. De Britse autotijdschriften voelen de wagen eens flink aan de tand en het is toch wel opmerkelijk dat 'Motor' vol lof is over de nieuwe Aston Martin, terwijl 'Motorcar' de wagen regelrecht de grond in boort. En ondanks de Britse tijdschriften is de 'marketing director' van de fabriek er stellig van overtuigd dat

Lagonda, 1969 (eenmalig prototype).



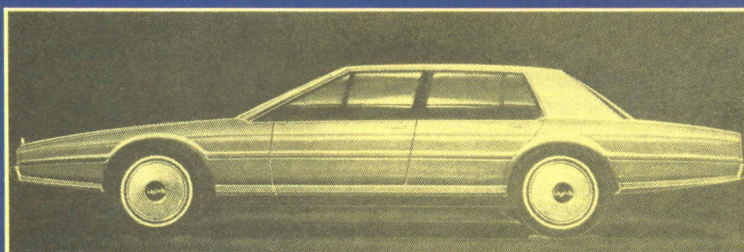


de wagen in de Verenigde Staten zijn markt wel zal vinden. Maar alles is minder waar want na twee jaar productie zijn er precies zeven stuks verkocht!

New Lagonda

Voor meer succes moeten er duidelijk andere wegen worden bewandeld en zo krijgt de chef-ontwerper William Towns de opdracht om een compleet nieuw koetswerk op papier te zetten. Het nieuwe produkt moet de oude Lagonda's doen vergeten en bovendien een regelrechte concurrent van Rolls-Royce zijn...

In 1976 wordt de Britse autopers uitgenodigd om een persconferentie op 12 oktober in de 'Bell Inn' in Aston Clinton bij te wonen. Na de gebruikelijke hapjes en drankjes gaat aan de andere kant van de zaal het doek omhoog... en daar staat-ie: de 'new' Lagonda. De lijnen van de carrosserie zijn chic, elegant en doen gelijktijdig klassiek aan. Iedereen is laaiend enthousiast en volgens het perscommuniqué moet deze Lagonda-uitvoering in 1977 in productie gaan. Vanzelfsprekend



wordt de wagen vergeleken met de Rolls-Royce-produkten terwijl ook de vergelijking met een Lamborghini Espada begrijpelijk zal zijn. Het is volgens het communiqué de ideale wagen voor een zakenman die het comfort van een Rolls

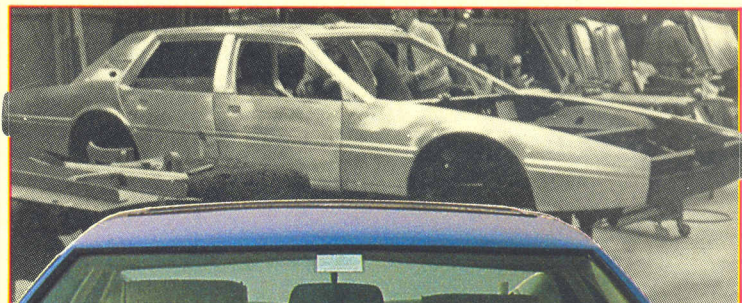
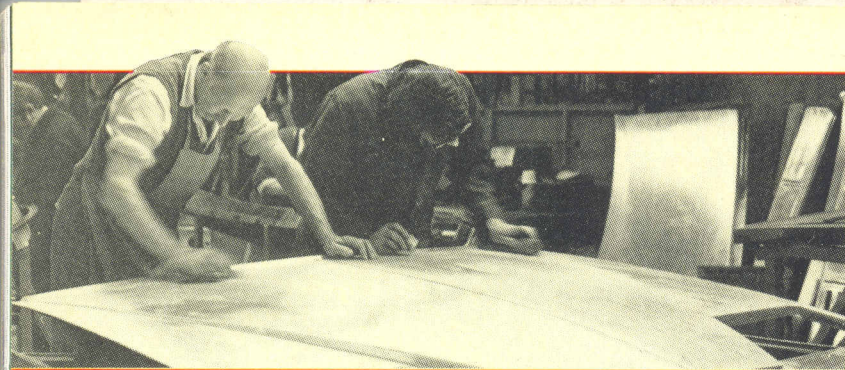
Ontwerpschets voor de "new" Lagonda.

Tweede Lagonda (1974).



verlangt maar de power van een Ferrari of een Lamborghini.

De vormgeving van de Lagonda is aerodynamisch verantwoord en aan de voorkant vertoont de wagen een lage maar uiterst lange motorkap met een miniatuurgrille. Hoe laag die in werkelijkheid is, kan pas goed worden waargenomen als je ervoor op de grond gaat liggen. Volgens Towns betekent een grille in de stijl van een RR een aantasting van de ideale stroomlijn, waardoor er vermogenverlies ontstaat en waardoor de wagen dus minder snel wordt. En hoe aerodynamisch de Lagonda wel is, blijkt uit het cijfer dat het frontale oppervlak ten opzichte van zijn voorganger met 1395 cm² is verminderd! Het prototype van de Lagonda vertoont aan de voorkant een smalle rij lampen teneinde de wegklapbare koplampen achterwege te laten. Maar het idee is in de praktijk minder mooi en men kiest in een later stadium toch voor de opklapbare elementen. En als we u vertellen dat de carrosserie slechts in één maand tijd is ontworpen, dan klinkt dat toch bijna als ongelooflijk in de oren. Overigens moet hierbij echter wel worden opgemerkt, dat



de grille in deze tijd niet is ontworpen maar in een eerder stadium.

310 pk in het vooronder

Onder de motorkap bevindt zich een achtpitter die dezelfde inhoud heeft als de twaalfpitter van Jaguar: 5340 cm³. Het maximumvermogen bedraagt 310 ouderwetse paarden bij 5500 r/min, terwijl ook het koppel er best mag wezen: 432 Nm bij 4000 r/min. Deze krachtpatser is uiteraard voorzien van 2x2 bovenliggende nokkenassen die door kettingen worden aangedreven. De dorst wordt gelest middels vier dubbele Webers en dat een Lagonda grote dorst heeft, blijkt wel uit de tankinhoud van 128 hele liters! Het prototype wordt op de achterwielen aangedreven via een automatische transmissie, terwijl er standaard een sperdifferentieel gemonteerd is. Vóór is de Lagonda onafhankelijk opgehangen met schroefveren en achter zien we een De Dion achterasconstructie met schroefveren en Watt-stangen. De besturing geschiedt middels een tandheugel, terwijl van uiterst links naar uiterst rechts vier hele omwentelingen nodig zijn. Op de Motorshow die enkele dagen later volgt, steelt de wagen de show; niet door zijn verschijning maar voornamelijk door zijn compleet elektronische dashboard. De wagen bezit in plaats van de traditionele meters en klokken een glazen plaat, waarachter grafieken en digitale aanwijzingen

geprojecteerd kunnen worden. U kent dat wel, factoren zoals de gemiddelde snelheid, het brandstofverbruik gedurende de rit en het verbruik op dat moment, de snelheid, de verstreken tijd en zo kunnen we nog wel eventjes doorgaan. Opvallend is ook de afwezigheid van de altijd uitstekende bedieningselementen; hiervoor heeft men tiptoetsen aangebracht waarmee alles in werking kan worden gezet. Ook de versnellingsbak wordt door middel van een tiptoets bediend! Voor de stand van de bestuursstoel, de pedalen en van het stuurwiel is een microchip aangebracht die onthoudt wat de stand is als meneer autorijdt en als mevrouw autorijdt. Ergens een domme gedachtengang omdat een Lagonda veelal met een chauffeur is uitgerust, terwijl meneer achterin zijn krantje leest. De portieren heeft men zodanig geprogrammeerd, dat ze automatisch sluiten, tien seconden nadat het contactsleuteltje uit het slot is verdwenen.

Oude tante met veel centen

Aan het begin van 1977 heeft men ongeveer zo'n kleine 200 orders

binnen, waarvan de helft uit Engeland zelf. Dit zijn allemaal serieuze gegadigden want bij het plaatsen van een order dient er tevens £ 2000 vooruit te worden betaald. De overige bestellingen komen uit de oliestaten en uit Europa. De talloze orders uit de Verenigde Staten worden vooral nog niet geaccepteerd omdat de wagens niet aan de Amerikaanse normen voldoen. Maar ondanks een dik orderboek komt de productie van de 'new' Lagonda niet op gang en dat betekent dat er in Engeland weer van alles gespeculeerd wordt. Kreten zoals 'zo'n droomauto is toch nooit te verwezenlijken' en 'het is weer een publiciteitsstunt van Aston Martin' zijn dan ook niet van de lucht. Maar achter de schermen probeert men haastig Britse fabrikanten te vinden om de getoonde elektronische ideeën in de praktijk te brengen. En na ijverig zoeken komt men tot de conclusie dat de realisatie van de elektronica volkomen onderschat is geworden. Ook de kostprijs is volkomen verkeerd gecalculiseerd en als in 1978 de eerste Lagonda aan een oude tante

met veel centen wordt afgeleverd, dan bedraagt de aanschafwaarde al meer dan £ 30.000. David Brown zwaait dan al lang geen scepter meer en de bedrijfsleiders Alan Curtis en Peter Sprague hebben dan nog steeds geen passend antwoord op de elektronische problemen. De afgeleverde wagen aan Lady Tavistock dient ook op gevoel te worden bereiden, omdat de elektronica het volledig laat afweten. Uiteindelijk besluit men om het elektronische gedeelte in de Verenigde Staten te laten ontwikkelen, waarna dit compleet in de auto kan worden gemonteerd. In '79 stijgt de prijs van een Lagonda al tot zo'n £ 40.000 en aan het begin van 1980 kost de wagen al meer dan £ 50.000. Het is ook het jaar waarin twee Garrett Airesearch turbo-compressors hun intrede onder de motorkap doen....

Aan tiptoetsen geen gebrek

En op een mooie zomerse dag, wanneer mijn buurman trouwens in het buitenland verblijft, rijdt de vaste chauffeur het beest naar



buiten voor het maken van een proefrit. De instap is royaal bemeten en direct plof je in een verrukkelijke superzachte zetel. Deze zetels, de console en de hemel zijn met wit leder afgewerkt, terwijl daarentegen het dashboard met blauw leer en prachtig hout is afgewerkt. Achter het kleine stuurwiel met één spaak, bevindt zich een donkere glazen plaat. Wanneer je het contactsleuteltje omdraait, dan wordt er een hoeveelheid aan informatie op het scherm tevoorschijn getoverd. Links op het scherm verschijnt in één kolom van boven naar beneden de hoeveelheid brandstof die nog in de tank aanwezig is, de oliedruk, de olie-temperatuur, de temperatuur van het water en de temperatuur van de buitenlucht! Eventjes een tiptoets aanraken en direct wordt de temperatuur van het interieur zichtbaar... De middelste kolom geeft de tijd, een aanwijzing dat de veiligheidsriemen nog niet zijn vastgemaakt, de dagteller en de conditie van de accu te zien. De rechter kolom geeft, eveneens digitaal, de snelheid in km/h aan maar kan door het aan-

raken van een tiptoets, in mph worden omgezet. Daaronder wordt het toerental geprojecteerd. Het schakelen met een automaat levert nooit problemen op en met een Lagonda helemaal niet. De stand wordt rechtsonder op het scherm geprojecteerd. Staat de bak vrij, dan valt er 'neutraal' in groene letters te lezen. Rijden kan in zijn 'drive', hetgeen met geel gekleurde letters wordt aangeduid. Voor het sportieve rijden zijn er drie versnellingen die als '1', '2' of '3' op



het scherm geprojecteerd worden. Eveneens in een gele kleur. Rijd je achteruit, dan verschijnt er 'reverse' in rode letters op het scherm....

Tussen de glasplaat en het stuurwiel bevindt zich een vlakke plaat met een ontelbare hoeveelheid aan tiptoetsen. Elke aanraking gaat met een uiterst felle 'piep' vergezeld. De verlichting, de ontgrendeling van de motorkap en de bagageklep, de antenne, het paneeltje bij de tankdop en nog veel meer zaken worden middels de tiptoetsen bediend. De airconditioning bestaat uit een ronde knop met drie gekleurde vlakken (rood/warm, groen/normaal en blauw/koud) en een schuif voor alle mogelijke verdelingen over het interieur. De voorportieren zijn voorzien van een paneeltje met tiptoetsen voor het verstellen van de stoel en voor de bediening van de ruiten. Het rijden met een Lagonda is grandioos want de wagen biedt een eindeloos comfort en de besturing is vrij licht. De motor die stationair 1000 toeren per minuut draait, geeft de wagen een pittige versnelling wanneer je flink op het gas-

pedaal trapt. De Lagonda die leeg 1995 kg weegt en 2065 kg rijklaar, trekt binnen de 8 seconden op naar de honderd. Flitsend voor zo'n enorme kolos. Een klein nadeeltje heeft de Lagonda toch ook en dat is de slechte instap voor de achterpassagiers. Dit komt door de geringe hoek die het portier maakt. De getinte ruit in het dak ter hoogte van de achterbank is standaard.

Ough Ohonda

Lagonda is exclusiviteit op zijn puurst en dat wordt nog eens onder de motorkap als zowel in het interieur duidelijk geïllustreerd. De motor laat overigens een klein label zien met daarop de naam van de man die de motor heeft ingebouwd. U zult de Lagonda's maar zelden op de weg tegenkomen of uw buurman moet er toevallig een bezitten! Aardig om nog te vertellen is dat het woord 'Lagonda' is afgeleid van 'Ough Ohonda'; een kreet van de Shawnee indianen waarmee ze 'Buck Creek' in Springfield (in de Amerikaanse staat Ohio) hebben bedoeld. En buurman, wist jij dat al?