

GEDETAILLEERDE WEGTESTS

BMW 520i FIAT RITMO 105 TC



KORTE TEST

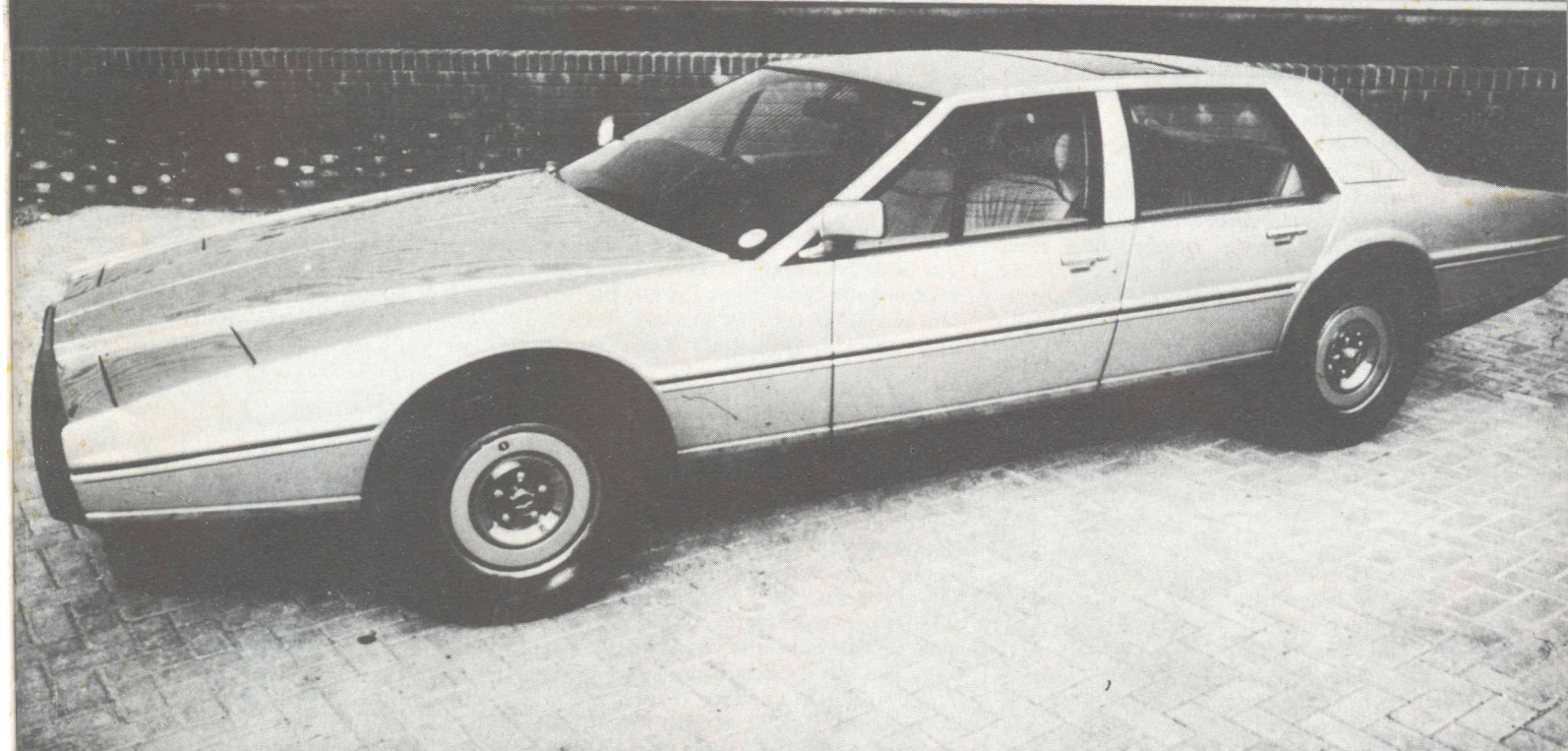
ASTON MARTIN LAGONDA



RALLY
VAN DE RONDE
VAN BRUSSEL

REFERENDUM VAN DE EIGENAARS

CITROEN VISA SPECIAL/CLUB



Executive Excellence

De spievormige Aston-Martin Lagonda is misschien wel de meest opwindende vierdeurs onder 's werelds exotische vierwielers. Afgaande op zijn uiterlijk zou men denken dat een beroemde koetswerkbouwer als Frua of Michelotti de vader is van deze Britse superwagen. Maar de wieg van de Lagonda stond niet in Turijn maar in Newport Pagnell, England, waar zijn ultra-moderne vorm getekend werd door de Engelsman William Towns.

De Lagonda wordt met de hand gemaakt door een team van 150 Aston arbeiders, tegen een ritme van 3 wagens per week. Met een prijskaartje in Engeland van om en bij de 5 miljoen fr. is zijn exclusiviteit wel gegarandeerd. Zoals vele exoten wordt de Lagonda niet alleen gekocht voor zijn kwaliteiten, maar ook om een weerspiegeling te zijn van de goede smaak van zijn eigenaar — zoals ook de South Kensington Mansion, de stoeterij in Kent of de Belgravia maîtresse dit moeten doen.

In zijn afstandbediende garage staat de Lagonda naast een Panther of een Rolls. Maar hij toont pas zijn echte kwaliteiten aan wie een onderscheid kan maken tussen de Lagonda en de oogverblindende machines errond. Na een nachtrit in bleke leren kussens, het gezicht getekend door genot en vermoeidheid, zal de ervaren

bestuurder zijn Lagonda aan de andere kant van het erf zetten, naast de Mercedes 500 SEL, de Jaguar V12 HE en de Ferrari 400i.

Zoals geen andere wagen waarmee ik onlangs reed, combineert de Lagonda het beste van gisteren met de technologie van de toekomst, wat wel eens voor wat tegenstrijdigheden kan zorgen, dat geef ik toe. Zo moet je nog maar de deur openen om de volle geur van de Connolly-leren bekleding op te kunnen snuiven, maar de wagen schittert ook met het meest futuristische instrumentenbord dat ooit in een produktiewagen werd gemonteerd. Het koetswerk zelf bestaat uit met de hand geslagen panelen die samen een echt moderne eenheid vormen die zelfs de huidige show cars nog doet blozen. Ook het mechanisch concept zit op dezelfde lijn: zo is er de combinatie van een traditioneel

onderdeel als de beroemde Aston V8-kraftbron met de moderne en supergevoelige Burman tandheugelstuurinrichting met bekrachtiging.

Deze botsing tussen technologieën komt het meest tot uiting wanneer je het futuristisch instrumentenbord vergelijkt met de zeer traditionele aandrijving. Steve Coughlin, het hoofd van Aston-Martin's onderzoeks- en ontwikkelingsafdeling, groepeerde alle mogelijke « microchip » gadgets die men maar kan kopen in het instrumentenbord, en liet bijna niets over voor Alistair Lyle, hoofdmotorenontwerper. Deze nam de beroemde V8 onveranderd over uit de Vantage. Lyle, die voor een paar jaar bij Cosworth werd weggesnoept, opteerde voor 4 dubbele Webers i.p.v. injectie. In echte Astonstijl wilde hij ook niet weten van andere elektronische hulpmiddelen als

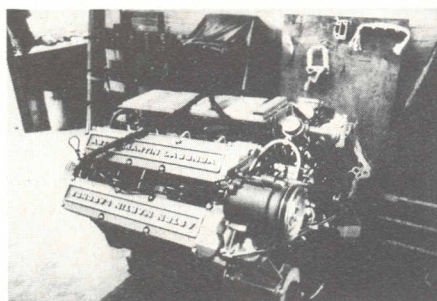
door processoren gecontroleerde meters, uitlaat of transistorontsteking.

Ondanks deze mechaniek zonder tiere-lantijntjes, zal de bestuurder hoogstwaarschijnlijk veel vlugger de rasmotor onder de knie hebben dan de werking en de finesses van het instrumentenbord. Zelfs ervaren vingers zoeken eerst onzeker naar de juiste sensortoets — als je ze raakt, wordt je beloond met een zachte biepton — maar men voelt zich onmiddellijk thuis met de krachtige, macho-achtcilinder. In de bestuurderszetel van een Lagonda ben je eerst volledig overdonderd. De rijhouding zelf is foutloos, maar het inktzwarte scherm dat je achter het dikke stuurwiel behoort, doet meer denken aan een uitgeschakelde « Space Invaders » machine dan aan een instrumentenbord. De verwarring is volledig zodra je het contact hebt aangezet: op het instrumentenpaneel flitsen rode lichtjes aan en uit en de digitale metertjes voor snelheid, toeren en temperaturen worden nutteloos zodra het daglicht die diodes bijna onzichtbaar maakt. Twee op de stuurkolom gemonteerde hendels zijn voor ruitewissers en richtingaanwijzers, de 16 andere functies worden bediend via sensortoetsen die nogal slordig op 2 horizontale paneeltjes langs de stuurkolom verspreid staan.

Wie een hele tijd met de Lagonda heeft doorgebracht, is vol lof over deze elektronische handigheidjes. Voor mij was één dag echter niet voldoende om aan dit mikrocomputertijdperk te wennen. Die elektronika wordt geleverd door een bijhuis van Aston-Martin zelf, AM Electronics, dat, zo zegt de Duitse invoerder, « gesticht werd na de verkoop van een soldeerbout ».

De ingenieurs dachten aanvankelijk ook het schakelen, de air conditioning, ruitewissers en lichten in dit sensorzoekspelletje te integreren, maar de eerste testritten maakten hun vlug duidelijk dat de meer vitale schakelingen door conventionele hendels moesten gebeuren. Het lijkt erop dat Aston zich ondertussen bewust is geworden van de tekortkomingen van die elektronika. Er doen geruchten de ronde dat men werkt aan een « tweede generatie » instrumentenbord, dat nog enkele ideeën van het huidige zal overnemen, maar veel gemakkelijker en ergonomischer te bedienen zal zijn.

Kritici van de Lagonda kloegen altijd over de buitenafmetingen van de wagen, vergeleken met zijn beperkte binnenruimte. Als je de Lagonda bekijkt als een luxelimousine in de stijl van Jaguar of Mercedes, kan dit waar zijn, maar voor een vierdeurs sportwagen, zijn ware roeping, biedt de Lagonda heel wat ruimte voor vier mensen. Bekleed met dat superbe Connolly-leder geven de 4 kuipzetels heel wat comfort voor lange ritten, waarin de Lagonda zo uitblinkt. In de stad is de wa-

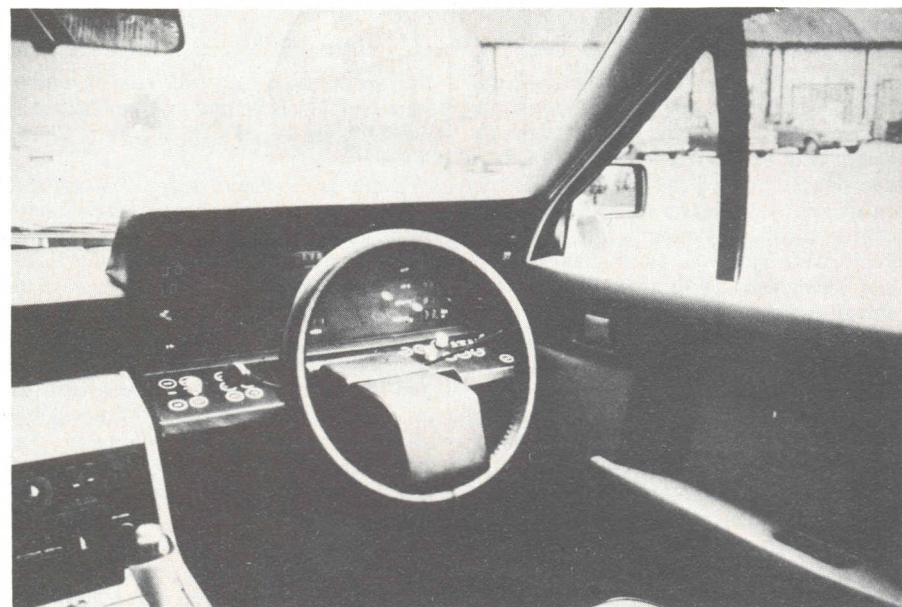


De krachtbron van deze majestatische wagen is de beroemde Aston V8 met twee bovenliggende nokkenassen per cilinderrij.

gen te kwetsbaar en te zwaar om moeiteloos door het drukke verkeer te loodsen. Je zit nogal laag in een wagen die langer is dan een Rolls, dus is de zichtbaarheid nogal beperkt, en je merkt niet waar de slecht beschermde voor- en achtesteven eindigen. Het stuur, zo nauwkeurig, snel en evenwichtig op de open weg, is echt een last in de stad, en met zijn draaicirkel van om en bij de 16 meter is de Lagonda zo handig als een grote bestelwagen.

Eens de stad uit gooit de Lagonda die schaduw van logheid van zich af. Het rijcomfort verbetert sterk naarmate de snelheid toeneemt. De kwaliteiten van deze 5,3 liter met grote boring en de robuuste en toch gesofistikeerde vering komen onmiddellijk aan het licht zodra je de nodige ruimte hebt. De Lagonda is niet zo snel als de Vantage, maar je moet niet zoveel moeite doen om snel te gaan. Sommige bestuurders zullen het lastig vinden aan de motor te wennen, want hij is geen

Het volledig elektronisch instrumentenbord vergt meer dan wat aanpassing van de bestuurder. Zonder een groot entoesiasme voor elektronische gadgets kom je er niet.

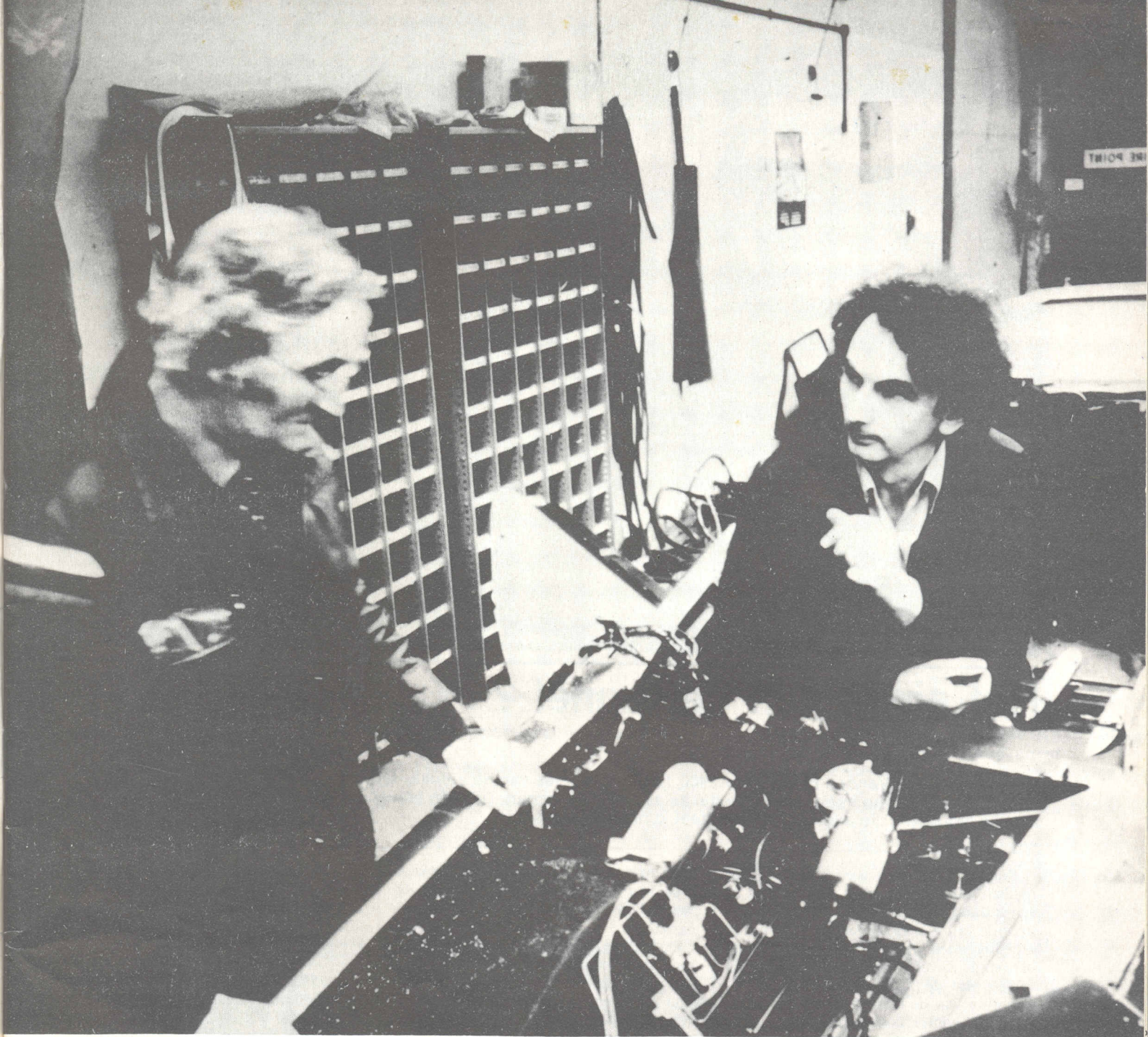


Detroit-baby die reeds optrekt van bij 1000 o/m. 2000 tot 2500 o/m zijn nodig opdat de motor graag alle nodige kracht begint te leveren. Van dan af zijn er bergen trekkracht tot 5500 o/m.

De standaard geplaatste automatische bak treedt op als schokdemper wanneer je brutaal het gaspedaal intrapt en alle paarden (en dat zijn er heel wat) loslaat. Dit is erg welkom, want het zal niet zoveel afknabbelen van je snelheid en voorkomt brutale reacties die het rijden zo vermoeiend maken.

Dat de Lagonda een wagen is voor de bestuurder, wordt je al gauw duidelijk. De motor zit hongerig te wachten op je gaspedaalbewegingen. De GM Turbo Hydramatic overbrenging is niet zo traag als vele andere automaten, en de stuurinrichting doet je denken met een go-kar aan het werk te zijn, ondanks die belachelijke draaicirkel. De remmen, dikke geventileerde schijven rondom, krijgen 10 op 10 voor gevoel en doeltreffendheid.

De Lagonda is dus een snelle wagen, maar geen nerveuze. Als je de 305 pk aanpoort (zoals RR geeft Aston-Martin geen juiste vermogensgegevens op, maar het Duitse Ministerie van Verkeer zet er gewoon één op een testbank alvorens hem te homologeren, vandaar), door de 4 dubbele Webers helemaal open te zetten, zal de 2 ton wegende Lagonda in zo'n 8 seconden de 100 km/u bereiken. Laat je hem zijn gang gaan op een lege snelweg, dan zal de top niet ver van 225 km/u liggen. Steve Coughlin verzekerde me dat deze V8 met 2 bovenliggende nokkenassen per cilinderrij heel gelukkig blijft bij een ritme van 5500 o/m. Wil je echter een beperkter geluidsniveau (zowel van motor als van wind), is deze Buckinghamshireschoonheid op haar best rond 160 km/u — een stille, verfijnde, maar toch heel alerte luxe-express.



Wanneer je zijn limieten nadert, blijft de Lagonda stabiel en veilig. De ophanging — driehoeken van ongelijke lengte, McPhersons voor, en buisvormige schokdempers en Astons typische De Dion-as met dubbele evenwijdige geleide-armen achter — heeft heel wat veeruitslag voor een goed rijcomfort maar ook een stevige demping zodat hij altijd controleerbaar blijft. De Lagonda gaat niet zo comfortabel over oneffenheden als een grote Mercedes, en hij zal geen putten of bulten wegvagen zoals alleen de « kat » van Coventry dit kan, maar hij voelt voldoende alert aan om de beste Europese wagens te kunnen uitdagen.

Dank zij zijn 50/50 gewichtsverdeling heeft de Lagonda een neutraal bochtenge-

Met grote zorg en met de hand worden de Lagonda's in elkaar gezet, a rato van 2 tot 3 per week.

drag en blijft hij erg evenwichtig tot op een zeer verre limiet. Dan laten de Avon Turbosteel banden de achtersteven stilletjes wegglijpen, maar wel traag en voor-spelbaar.

Vooraan is de grip uitstekend, zeker gezien het gewicht. Het koetswerk rolt praktisch niet, en de snelheid waarmee men in de Lagonda van koers kan veranderen, vindt je normaal gezien slechts in tweezits sportwagens. Het koetswerk zal niet uitbreken zonder eerst te waarschuwen, maar door die zeer snelle en nauwkeurige

stuurinrichting en de motorkracht, krijg je de staart nog naar buiten in een 125 km/u bocht, zodat de Lagonda eigenlijk om een zachte en precieze hand vraagt : een zuiver geval van wederzijds respect en vermogen.

Deze dag met Victor Gauntlett's eigen Lagonda (met nummerplaat AML 1) toonde eens te meer aan dat een exotische wagen niet begerenswaardig kan zijn als hij er alleen maar mooi uitziet of veel exclusiviteit en imago biedt. De Lagonda is niet perfect — Aston werkt reeds aan een nog meer gesofistikeerde MK II versie —, maar hij is zeker meer dan goed genoeg om, met de vingers in de neus, zijn zogenaamde supercar-rivalen het nakijken te geven.

Georg KACHER ■