

Jeremy Clarkson

# Uit de bocht



# Nog een paar slimmigheidjes en het is een iPhone op wielen

*Daihatsu Materia*

Je zult intussen wel alles hebben gehoord over de nieuwe Apple iPhone. Je hebt vernomen dat de batterij de levensverwachting van een mestkalf heeft en dat je, als je een foto wilt, beter een schildersezel op kunt zetten en met olieverf aan de slag kunt.

Bovendien heb je gehoord – van mensen die hem niet hebben – dat hij alleen werkt bij één bepaalde provider, dat hij geen plaatjes bij de sms'jes kan ontvangen en dat hij heel vaak vastloopt.

En er is nog iets. Hij is in staat de weersverwachting voor San Diego op te hoesten, en clips op YouTube van jonge Aziaten die van motorfietsen vallen, want hij is verbonden met internet. Dat is echter nog niet zo eenvoudig. En jou zal het zeker niet lukken. Dus heb je er een 'mannetje' voor nodig.

Rijke families op het idyllische platteland hadden vroeger een 'mannetje' in het dorp die ze op konden trommelen om een dode duif uit de schoorsteen te verwijderen. Of om de auto te starten. Of om de satellietschotel te bevrijden uit de clematis.

Hij was het belangrijkste radertje in de gemeenschap. Maar nu niet meer. Want hij is tegenwoordig voorbijgestreefd door een nog veel belangrijker iemand. Het 'mannetje' dat langskomt om je kapotte laptop te repareren.

Helaas heeft mijn mannetje – Hugo heet hij – onlangs carrière gemaakt en installeert hij nu enorme netwerken voor grote bedrijven. Hem nu nog vragen om een halsstarrig weigerend thuisnetwerk weer aan de praat te krijgen, is net zoiets als Led Zeppelin vragen om de veertiende verjaardag van je kind te komen opluisteren.

Dat is een ramp, want Hugo is de enige nog levende man die weet hoe mijn huis werkt. Hij kent de systemen die moeten voorkomen dat verslaggevers vanaf een parkeerplaats voor de deur mijn e-mails kunnen lezen. Hij kent de codes die de laptop van mijn dochter met mijn telefoon laten spreken. Hij kent het DNA van elke plug en van elk stukje kabel. En nu is hij weg. Dus als mijn iPhone vraagt om een APN en een gebruikersnaam en een wachtwoord voordat ik kan inloggen op iets wat de Edge heet, heb ik geen idee waar het over gaat. En ik weet ook niet of ik de VPN aan of uit wil, want ik weet niet wat een VPN is. Of dataroaming. En dan moet ik het

apparaat ook nog vertellen of ik WEP, WPA of WPA2 ben.

En mijn nieuwe mannetje kan me natuurlijk ook niet helpen, want alle informatie zit veilig opgeborgen in het hoofd van mijn oude mannetje.

Waar het uiteindelijk op neerkomt, is dat ik niet op het internet kan als ik onderweg ben, en weet je wat? Dat is niet het einde van de wereld, want als ik op locatie ben, heb ik zelden de tijd of de neiging om te denken: 'Wat ik nu graag zou willen, is naar een exploderende Koreaan kijken, en daarna misschien ook nog even naar een volslanke dame in Houston die met zichzelf speelt.'

Ik kan evenmin bij mijn e-mails, wat ook niet erg is, want in een e-mail is nog nooit iets gezegd wat ook per se gezegd moest worden.

De iPhone behoort hoe dan ook, zelfs zonder al die mogelijkheden, tot het pantheon van grote uitvindingen, naast het wiel, vuur en Sky+. Het is een van die dingen die in je leven komen, waarna je denkt: hoe heb ik het in vredesnaam ooit zonder kunnen doen?

Oké, zoals al gezegd kan de camera geen foto's nemen als het te donker is, te licht of iets daartussenin, maar voor de rest is het een briljant apparaat. Je typt je teksten op een fatsoenlijk qwerty-toetsenbord en zelfs als je een fout maakt, gebruikt het tovenarij om de vergissing te corrigeren. En dan is er nog de telefoon, met zijn enorme cijfers die je nog niet kunt missen als je vingers als kapotte worstjes hebt. En dan is het ook nog eens een iPod. Problemen? Nee, eerlijk gezegd niet. Ik heb de mijne laten hacken zodat hij nu op Vodafone werkt en het spijt me, maar de batterij is prima. Hij gaat vier dagen mee. Hoewel dat natuurlijk te maken kan hebben met het feit dat ik een man ben en er daarom alleen maar aan denk om mijn mobieltje te gebruiken als ik in een loeiende storm aan een tak boven een afgrond bungel. En ook dan nog pas als het echt niet anders kan.

Dat brengt me op een interessant idee. Waarom maakt Apple geen auto's? Feit is namelijk dat de bestaande autofabrikanten timide zijn, en bang voor veranderingen. Ze denken dat de mini-MPV een revolutie is en dat de Smart in één adem kan worden genoemd met penicilline. Dat betekent dat ze nooit eens buiten de lijnen durven denken.

Waarom, bijvoorbeeld, heeft een auto een stuur? Of pedalen? Of een dashboard? Ik meen het. Zoals iedereen jonger dan vijftien weet, kun je de handset van PlayStation gebruiken om te sturen, gas te geven en te remmen. En dan zijn er ook nog knoppen op de handset om een machinegeweer mee af te vuren.

Bovendien zou er zonder stuur of dashboard veel meer ruimte in de auto zijn en zou je ook geen dure, zware airbags nodig hebben. En dat zijn dan

nog maar een paar ideeën die zomaar bij mij opkomen.

Ik ben ervan overtuigd dat als aan Apple werd gevraagd om een auto te ontwerpen, ze zouden komen met een rijdende iPod, en dat we binnen enkele weken de huidige alternatieven op dezelfde manier zouden bekijken als nu het cassetdeck, de lp en de walkman. Tot die tijd zullen we het echter moeten zien te rooien met de Daihatsu Materia.

Dit is in wezen een kleine vijfdeursauto die al voor £ 10.995 te koop is. Maar zoals uit de foto's blijkt, ziet hij er niet uit als een kleine vijfdeursauto. Hij ziet eruit als de Johnny Cab die Arnold Schwarzenegger gebruikte toen hij op Mars zat.

Misschien dat je niet echt weg bent van het ontwerp, net zoals je vindt dat de iPod het niet haalt bij de pracht en het plezier van een lp-hoes. Maar er is één groot voordeel. En dan bedoel ik ook letterlijk groot. Vanbinnen is de Materia echt enorm ruim.

Van buiten heb je daarnaast een auto die je net zo makkelijk kunt parkeren als een kleine Volkswagen. Maar binnen is er volop ruimte voor vijf volwassenen.

Het is bovendien een prettige plek om te vertoeven. Het dashboard ziet er niet uit alsof het binnen een bepaald budget moest vallen – wat, omdat de instrumenten in het midden hebben geplaatst zodat ze dat niet hoefden te veranderen voor de linksrijdende landen, wel het geval is. Maar juist omdat het instrumentenpaneel in het midden zit, ziet het eruit alsof het allemaal is ontworpen door iemand met een visie en een coltrui.

De Materia biedt ook goede voorzieningen. Je krijgt een cd-wisselaar – wow – airco, parkeersensoren achter, allerlei elektronische snufjes en, als je zo'n £ 800 meer betaalt, een automatische versnelling.

Onder de motorkap huist een 1,5-liter motor die – net – genoeg vermogen geeft om de Materia ook op de snelweg te gebruiken. Het is dus niet zoals die kleine Europese opzettertjes die te veel gewicht en te weinig pit hebben om uit de rechterbaan te komen.

En hoe rijdt het? Nou, behoorlijk beroerd, om eerlijk te zijn. Elke poging om hem op de staart te trappen heeft een hoop gebonk tot gevolg, en omdat de voorstoelen nauwelijks enige steun opzij geven, dreig je er bij het minste of geringste uit te vallen.

Maar dat maakt allemaal niet uit. De kleine Daihatsu bekritisieren omdat hij niet sportief zou zijn, is net zoals kritiek hebben op het bestelwagentje van de postbode omdat je daar niets aan hebt als je aardappelpuree wilt maken.

Het enige waar ik kritiek op heb, is het brandstofverbruik. Misschien komt

het doordat de carrosserie de aerodynamische eigenschappen heeft van een pakhuis, of misschien omdat de motor groter is dan normaal, maar het is niet de zuinige auto die je misschien zou verwachten: één op dertien is zo ongeveer de norm.

Dat zal misschien je jaarlijkse uitgaven iets opschroeven, maar volgens mij is het dat wel waard. Ik vond dit een hele leuke auto. En dat zal ook voor jou gelden, of je nu een moeder bent die de kinderen erin naar school brengt, een oude dame of een stoere surfer die een vierkante vervanger wil voor de onlangs ter ziele gegane VW Microbus.

Er is echter nog een lange weg te gaan. Daihatsu is met dit exemplaar buiten de gebaande paden getreden en is gekomen met iets wat de auto-industrie ongetwijfeld radicaal en gedurfd zal noemen. Maar stel je eens voor wat er mogelijk zou zijn als de Materia nu aan de computerindustrie zou worden overgegeven. Dan zouden we pas echt een verbazingwekkende auto krijgen. En mannetjes zouden vervolgens hun leven lang werk hebben.

6 januari 2008

## Deze is veel te 'cool' voor jou, meneer de voetballer

*Mazda MX-5 Roadster Coupé 2.0i*

Aangezien voetballers voortdurend afbreuk doen aan de reputatie van alle echt bijzondere auto's, zitten de mensen die proberen extreme luxe te combineren met toch nog iets van discretie en goede smaak in een lastig parket. Als je in de goeie ouwe tijd bij een feest kwam aanrijden in een Ferrari of een Maserati, dachten de vrouwen waarschijnlijk dat je de Aga Khan was. Tegenwoordig verstoppen ze zich de hele avond in een kast, uit angst dat als ze zich laten zien, ze te grazen worden genomen ten overstaan van een joelende menigte die het hele gebeuren op hun mobieltjes opneemt en het de volgende ochtend allemaal op internet zet. 'Ik heb een Ferrari', is een code voor 'ik ben een verkrachter'. Of erger: 'Ik ben Kerry Katona.'

Voor rijke mensen die geen verkrachter of Kerry Katona zijn, zit er dus niets anders op dan een auto te kopen die nog niet op de radar van voetballers is verschenen. Een auto die zowel duur als comfortabel is, en als het even kan ook nog behoorlijk snel, zonder dat hij van de daken schreeuwt: 'Kijk mij eens.' Een auto voor beschaafde dikdoeners.

De Bristol Blenheim is zo'n auto. Net als de Mercedes-Benz SL. En dan heb je natuurlijk ook nog de Rolls-Royce Phantom, de Bentley Continental Flying Spur, de Jaguar XJR, de Range Rover – maar dan natuurlijk niet de Sport – de BMW 7-serie, en de auto die ik voor Kerstmis kreeg. Een zevenendertig jaar oude Mercedes-Benz 600 Grosser.

Toen hij in 1963 op de markt kwam, was hij met afstand de duurste auto ter wereld, met een prijskaartje, in Amerika, van \$ 20.000. In de achttien jaar dat hij werd geproduceerd, zijn er slechts 2.677 van gemaakt en die werden vrijwel allemaal gekocht door mensen die niet voetbalden. Idi Amin, Louis Winthorpe, uit de film *Trading Places*, en Leonid Brezjnev. Mao Zedong was ook dol op de zijne, en het is niet zo moeilijk te begrijpen waarom.

Tegenwoordig kijken we vol bewondering naar de zich automatisch openende achterklep van auto's als de Lexus LS 600h, maar de Mercedes-Benz Grosser had dat vijfenveertig jaar geleden al. En ja, hoewel hij het moet doen zonder de luxe van een verwarmde achterraut, en de schakelaar voor de koplampen op de vloer zit, heeft hij wel elektrisch bediende stoelen,

ramen, schuifdak en zelfs deuren. En die elektriciteit komt niet van een lullig elektrisch motortje. Integendeel. Alles wat beweegt aan de Grosser, wordt hydraulisch aangedreven. Geen wonder dat hij drie ton weegt.

Het is geen auto waar je zomaar in stapt en mee wegrijdt, ook de vering wordt hydraulisch aangedreven. Dus moet je na het starten maar even een kruiswoordpuzzel invullen tot de carrosserie tot de juiste hoogte is gestegen. Daarna kun je echter de verloren tijd weer inhalen, want hij heeft een 6,3-liter motor. Het is de eerste V8 die Mercedes-Benz ooit maakte en hij ontwikkelt dankzij de brandstofinjectie 300 pk. Deze auto was, met andere woorden, zijn tijd ver vooruit als het gaat om luxe en kracht. In termen van stijl was hij echter helemaal, voor de volle 100 procent, 1963. Dit was een tijd dat ontwerpers auto's mochten uitrusten met ornamenten, en de Grosser heeft er zoveel dat hij bijna één op één loopt met het hoofd van Elton John. De dubbele bumpers, de enorme grille, de verchromde wielkasten: het is één en al glans en glitter en het verbaast me dat hij niet overal wordt gevolgd door een zwerm eksters.

En binnenin hetzelfde verhaal. De auto heeft niet zoiets vulgairs als getint glas. In plaats daarvan krijg je gordijnen, gecombineerd met glazen windvangers, mocht je de behoefte voelen om onder het rijden de ramen open te draaien en minzaam naar de *Untermenschen* te zwaaien.

Het enige wat niet standaard bij de auto geleverd wordt – maar wat ik zal toevoegen zodra ik ze heb ontworpen – zijn twee vlaggen aan weerszijde van de motorkap. Dat is het enige geluid dat je wilt horen terwijl je over het wegdek zoeft. Het wapperen van twee wimpels.

Nou ja, dat is het geluid dat ik denk dat je zou willen horen. Ik kan dat nog niet met zekerheid zeggen, want ik heb de auto pas een week en ik heb er eigenlijk nog niet in gereden. Dat komt omdat hij meestal niet wil starten. Soms lijkt hij met een snel afnemend enthousiasme te willen aanslaan, totdat na tien minuten de gigantische accu de geest geeft. En soms geeft hij helemaal geen kik. Hij hoest af en toe hoopgevend en ik bespeel het gaspedaal, als een man die is aangespoeld op een onbewoond eiland en die wat leven in het vonkje probeert te blazen. Zonder daar ooit echt in te slagen.

Dus vervolgens koppel ik hem aan een snellader en nadat die twee uur lang weer wat hernieuwde energie in de accu heeft gepompt, komt de motor met een diep, zij het wat haperend V8-gebrom tot leven. Een vreugdevol geluid. Gevolgd door een kreun van wanhoop als ik me realiseer dat ik – het is tenslotte Kerstmis – de tijd van het opladen heb doorgebracht met mijn kop in een emmer rode wijn. En nu ben ik te dronken om waar dan ook heen te gaan.

En dus moeten we nu die tijd maar even achter ons laten dat auto's het alleen maar deden als er weer wat warmte in de maand zat, en ons richten op het compleet tegenovergestelde van de 600 Grosse. De Mazda MX-5. Toen ik de nieuwe versie van deze moderne klassieker voor het eerst onder ogen kreeg, meldde ik dat het een beter uitzijende, praktischer versie was van iets waar we allemaal toch al gek op waren en dat je er allemaal een zou moeten hebben. En jullie reageerden allemaal door iets anders te kopen. Nee, echt. De nieuwe MX-5 is als de nieuwe Ford Mondeo en de Subaru Legacy Outback. Het is een absoluut briljante auto... en niemand die hem koopt. Je ziet er althans nooit eentje rijden.

Bang dat ik een of ander cruciaal aspect van de auto over het hoofd zag – een punaise in de chauffeursstoel, misschien, of een slang in het handschoenenkastje – besloot ik hem nog eens goed te bekijken. En er is niets mis mee; zelfs geen overdreven prijskaartje. De nieuwe soft-top is al te koop vanaf £ 15.730.

Dus wat is het probleem? Ik heb er eens goed over nagedacht en heb besloten dat het de auto vooral ontbreekt aan uitstraling. Ik vond het zelf wel prettig dat het oude model maar weinig luxe kende, want dat maakte hem licht. Dat was ook de reden dat hij een linnen dak had dat je handmatig moest openen en dichtdoen, en ook dat vond ik leuk. Maar feit is natuurlijk dat de meeste mensen de voorkeur geven aan wat extra comfort en een dak dat elektrisch bediend wordt. We voelden ons misschien wel aangetrokken tot de MX-5, maar uiteindelijk gingen we toch allemaal voor de Opel Astra cabriolet.

Nou, Mazda is daar inmiddels kennelijk ook achter, want de nieuwe 2-liter Roadster Coupé die ik probeerde, heeft een supersnel elektrisch metalen dak, surround sound Bose stereo en een knop op het dashboard met daarop 'Media'. Geen idee waar die voor diende.

Het moet allemaal verschrikkelijk irritant zijn voor de ontwerpers, die er met veel moeite in zijn geslaagd de auto slechts 10 kg zwaarder te maken dan het vorige model. De ontdekking dat de marketingafdeling allerlei snufjes heeft toegevoegd, is waarschijnlijk al voldoende om zich met zijn allen spontaan te ontlasten, maar feit is dat het uiteindelijk maar weinig verschil maakt.

De motor lijkt nog steeds geluiddemping en actieve tuning van de uitlaat te ontberen. De versnellingsbak maakt nog steeds klikkende geluiden. En het rijden is nog steeds een delicate combinatie van de motor voorin en de aandrijving op de achterwielen. Je voelt je nog steeds klem zitten achter het stuur en het plastic lijkt, geheel in stijl met dit type auto, zo te zijn gevormd



dat het allerlei bedrading en ruwe randjes moet verdoezelen. Het is geen oppervlak waarbij je aandrang voelt om eraan te likken of het te strelen. De MX-5 voelt al met al nog steeds simpel en dartel en levendig aan. Hij doet nog steeds basaal en eerlijk en prachtig aan. Het is nog steeds een hamsandwich gemaakt van goed brood, goede boter en goed vlees. Er zit nu alleen een scheut HP-saus bij. Het is een auto van epische allure, deze wagen. Een auto voor dikdoeners die dun zijn gebleven.

13 januari 2008

# Maatwerk voor de simplen van geest

## *Subaru Impreza WRX STi*

Er zijn vele manieren om te bepalen of mensen geestelijk wat traag zijn. Je kunt ze in een kamer zetten en ze vragen stukjes plastic in een houten doos te doen. Of je kunt ze vragen een wolk te beschrijven. Of je kunt zorgvuldig de afstand tussen hun ogen, de hoogte van hun voorhoofd of de lengte van hun armen meten.

Maar er is een andere, heel wat simpeler manier om vast te stellen of iemand qua denkvermogen de diepgang van een kano heeft. Stel ze gewoon deze simpele vraag: 'Draag jij een rallyjack van Subaru?' Want als dat zo is, zul je langzamer moeten gaan praten.

Ik zal je een geheim vertellen. Bij elke uitzending van *Top Gear* bereiden we altijd twee scripts voor. Het ene is een meerlettergrepige orgie van complexe gedachten over de betekenis van menselijk geluk. En het andere wemelt van woorden als 'tieten' en 'kont'. Welk script we uiteindelijk kiezen, hangt af van het aantal mensen dat in een Subaru Impreza naar de opnames komt. Nee, echt. Als het publiek voornamelijk tweed en molières draagt, kun je ze aan het lachen krijgen met vage verwijzingen naar Dickens en de onrechtvaardigheid van het kolonialisme in het negentiende-eeuwse Calcutta. Als we een zee van Subaru-honkbalpetten voor ons zien, beperken we ons tot de genitaliën en glijden we de hele dag uit over bananenschillen.

Er bestaan natuurlijk ook best intelligente Subaru-rijders, maar voor de meerderheid heeft het alfabet maar acht letters. WRX STIR en B.

Ik denk dat het aan het volgende zou kunnen liggen. Een Subaru Impreza wordt door rally-adepten gezien als een wonder op wielen. Het was in een Subaru dat Richard Burns wereldkampioen werd, en het was een Subaru die synoniem werd voor Colin McRae. Subaru's zijn dus voor het rally rijden wat Ferrari is voor de Formule 1.

En rally rijden is, ben ik bang, een sport voor onverbeterlijke nitwits. Je staat daar, op een bevroren heuvel in Wales, en weet niet of je je soep moet opdrinken of hem in je laarzen moet gieten. En het toppunt van de avond is een paar extreem luidruchtige koplampen dat langs flitst en een miljoen stukjes gravel op je gezicht afvuurt. Het enige goede nieuws is dat je gezicht zo ijselijk koud is dat je het bloed niet uit de open wonden voelt sijpelen.

Je weet trouwens niet eens aan wat voor auto die koplampen vastzaten. Je weet niet wie er achter het stuur zat. En je weet niet of ze sneller reden dan het eerdere paar koplampen dat steentjes naar je ijzige wangen spuwde.

Rally rijden is de enige sport op dit ondermaanse waarbij je de gebeurtenissen live volgt en pas weet wie er gewonnen heeft lang nadat je weer thuis bent gekomen en alle modder van je hebt afgespoeld die aan je lichaam kleefde nadat je om drie uur 's ochtends struikelde in een bos in Wales.

De enige mogelijke reden om erbij te zijn, is om een of andere Stig Stigsson te zien crashen. Alleen gebeurt dat natuurlijk nooit, want de rally is duizenden kilometers lang en de kans dat er precies op de plek waar jij staat een ongeluk gebeurt, is zo goed als nihil. En zelfs al heb je geluk, dan zie je nog niet echt wat er gebeurt, want je bent verblind door het gravel dat in je ogen is beland door de Citroën van Stig Magnesstig.

Er is natuurlijk nog een andere manier om het rally rijden te beleven, en dat is door deel te nemen. Dat is heel simpel. Je koopt een auto die duizenden euro's kost. Je laat die auto vervolgens oppimpen en aanpassen, wat je nog veel meer kost. En vervolgens knal je met ongelooflijke snelheid tegen een boom.

Toon mij dus iemand met een Subaru en dan toon ik je iemand die denkt dat rally rijden leuk is. En dat betekent dat we het vrijwel zeker hebben over een persoon die ademt door zijn mond, korte beentjes heeft en geen voorhoofd en één, mogelijk beschadigd, oog.

Vreemd genoeg zijn Subaru Impreza's altijd behoorlijk intelligente auto's geweest. Ze waren een stuk stiller en verfijnder dan hun soortgenoten van Ford en Mitsubishi. Je kreeg de indruk dat een Impreza wist hoe je met vork en mes moest eten. En of hij zijn kaas vóór het toetje moest eten.

Terwijl je van een Evo toch eerder verwacht dat hij je vrouw in haar billen knijpt, met open mond eet en tijdens de koffie in het suikerschaaltje kotst. Een Ford Escort Cosworth steekt je overhoop om vervolgens alleen maar een elektronische enkelband en een straatverbod te krijgen.

En nu komt daar dus de nieuwe Subaru Impreza bij. Ik heb recentelijk in het WRX-model gereden en het liet me volkomen koud. Hij was te lelijk, te zacht, uitgerust als de *khazi* van een Eskimo en ongeveer even opwindend als dinsdag. De auto die je nu op de foto ziet staan, echter, is waar we allemaal echt op hebben zitten wachten. De STi-versie. Die met de welvende wielkasten, vier uitlaten en bijna 300 pk.

Maar laten we bij het begin beginnen. Het uiterlijk. Het spijt me, maar ik ben nog steeds niet om. De standaarduitvoering ziet eruit als een enigszins gesmolten Rover 25. En met de gewelfde wielkasten ziet hij eruit als een

enigszins gesmolten Rover 25 met vleugeltjes.

En dan het interieur. Het STi-merkje op het dashboard is zoals gebruikelijk roze en dat gaat niet lekker samen met de oranje cijfers en de groene controlelampjes, ben ik bang. Het ziet eruit alsof een kind van vier met een doos viltstiften aan de gang is geweest.

Maar goed, die felle kleuren doen je in elk geval even vergeten dat dit een auto van £ 25.000 is die minder speeltjes heeft dan een jarig Ethiopisch jongetje. Je weet dat een autofabrikant in de problemen zit als hij, in zijn eigen brochure, zegt dat de auto standaard is uitgerust met verchromde wielbouten en pneumatische motorkapsteunen. Dat is geheimtaal voor: 'Navigatie is een optie.'

Maar de belangrijkste vraag is natuurlijk hoe de STi rijdt. En het antwoord is: dat hangt ervan af of je zo iemand bent die de timer op een videorecorder uit 1989 kunt instellen.

Je moet namelijk weten dat er bij je linkerelleboog een klein paneeltje zit met daarop een aantal knoppen en acroniemen die je in geen enkele andere auto aantreft. Je kiest om te beginnen hoe je wilt dat het gaspedaal reageert. Daarna kies je uit zes mogelijke instellingen hoeveel koppel je op je voorwielen wilt, en hoeveel op de achterwielen.

Je kunt ook kiezen voor de automatische instelling, waarbij het meeste vermogen naar de achterwielen gaat, of Auto +, waarbij het koppel juist naar de voorwielen gaat. En dan komen we bij het zogenaamde Vehicle Dynamics controlesysteem, waarbij je kunt kiezen uit drie standen wat betreft het antislipsysteem, namelijk aan, uit en helemaal uit.

Op een modderpad waar je niets tegenkomt en dus helemaal tot het uiterste kunt gaan, zul je ongetwijfeld heerlijk kunnen experimenteren en uitvoelen hoe je precies tegen een boom wilt knallen. Maar zal ik je eens wat vertellen? Op de weg – zelfs als je behoorlijk snel rijdt – kun je doen wat je wilt met al deze instellingen, maar het maakt uiteindelijk geen bal uit.

Ik vermoed dat het controlepaneel voornamelijk is bedoeld als gespreksonderwerp op de clubavonden van Subaru-eigenaren. Zoals de knop die het antislipsysteem uitschakelt iets is waar je iets over zegt tegen collega's die je een lift geeft. Maar echt gebruiken doe je hem nooit.

Echt niet? De enige keer dat ik het antislipsysteem van een auto uitzet, is als ik langs een camera van *Top Gear* rijd. Op de weg? Nooit. En zo gaat het ook met de STi. Ik drukte en draaide aan alle knoppen en toen ik merkte dat het allemaal nauwelijks verschil maakte, zette ik alles op automatisch en kwam er niet meer aan.

In deze modus is de STi aantoonbaar beter dan de WRX. Harder, strakker

en opmerkelijk veel sneller. Er is onderstuur, bij elke instelling, wat ook al een vermoeiende eigenschap was van het oude model. Maar er is nog iets. Het gegrom van de vier uitlaten is verdwenen. De nieuwe 2,5-liter motor klinkt gewoon saai en ik moet je daarom aanraden te kiezen voor de Pro-drive-sportuitlaat om de zaak een beetje te verlevendigen.

Dus ondanks dat Subaru's waarschijnlijk de meest betrouwbare auto's zijn die er gemaakt worden – daarmee vergeleken lijken Honda's op Zuid-Amerikaanse dictaturen – ziet de nieuwe STi er niet mooi uit, klinkt hij niet goed, is hij qua uitrusting wat magertjes en is hij niet zo opwindend als de vleugeltjes en de vier uitlaten suggereren. Ik genoot kortom niet echt van het rijden ermee.

Ik denk daarom dat je nog maar eens goed moet nadenken alvorens er een te kopen. Als je een Subaru-fan bent, met een kast vol Subaru-kleren, zul je hem waarschijnlijk fantastisch vinden.

20 januari 2008