

BEKEND VAN TOP GEAR

JEREMY CLARKSON



Erger
kan niet

CLARKSON OP
ZIJN SCHERPST

Over het boek

Niemand schrijft over auto's zoals Jeremy Clarkson dat doet. Terwijl de meeste journalisten zich blindstaren op pk's, brandstofkosten en snelheid, weet Jeremy dat er belangrijkere zaken in het leven zijn. Maak je geen zorgen, het gaat ook over auto's. Uiteindelijk. Maar eerst onderzoekt hij onder meer:

- De leefgewoonten van de koala
- De moeizame relatie van prins Charles met de wetenschap
- Hogere communicatie met espressoapparaten
- De raarste namen ter wereld, ook voor auto's
- En waarom Denemarken de beste plek is om te wonen

Gewapend met nieuwsgierigheid, enthousiasme en een stevige mening raast Jeremy over de hele wereld – langs snelwegen, motorways, autoroutes, freeways en Autobahnen – op zoek naar de grote antwoorden des levens, onbevreesd en altijd met het hart op de tong. Want erger kan niet... Toch?

Over de auteur

Jeremy Clarkson is ongetwijfeld de bekendste autojournalist ter wereld en presenteerde jarenlang het populaire autoprogramma Top Gear. Eerder verschenen van hem onder meer de bestsellers *De wereld volgens Clarkson*, *Uit de bocht* en *De Top Gear Jaren*.

Van dezelfde auteur

Auto's en zo
De wereld volgens Clarkson
Niet te stoppen
Dat geloof je toch niet!
Overstuur
Hoe moeilijk kan het zijn?
Uit de bocht
De Top Gear jaren
Is het nu écht te veel gevraagd?

Bezoek www.levboeken.nl voor informatie over al onze boeken. Volg @Levboeken op Twitter en bezoek onze Facebook-pagina: www.facebook.com/Levboeken.

Jeremy Clarkson

Erger kan niet



© 2014 Jeremy Clarkson
The moral right of the author has been asserted.
Oorspronkelijke titel
What Could Possibly Go Wrong...
Vertaling
Gijs Janssen
Omslagbeeld
© Dwayne Senior/News Syndication
Omslagontwerp
Pinta Grafische Producties
© 2015 A.W. Bruna Uitgevers B.V., Amsterdam

ISBN 978 94 005 0610 7
NUR 401

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Voor zover het maken van reprografische veeelvoudigingen uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16 h Auteurswet 1912 dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan Stichting Reprorecht (Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.reprorecht.nl). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) kan men zich wenden tot de Stichting PRO (Stichting Publicatie- en Reproductierechten Organisatie, Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.cedar.nl/pro).

Alsjeblieft, Fritz, stop met friemelen!

MINI Countryman Cooper S ALL4

Tijdens de feestdagen heb ik er eens goed over nagedacht en ik ben tot de conclusie gekomen dat God vrijwel zeker een Duitser is. Hij heeft de wereld geschapen en die opgesierd met allerlei buitenissige schepsels, waarvan hij er geen enkele bijzonder leuk vond. Dus heeft hij ze uitgeroeid en is opnieuw begonnen. Toen hij de volgende lading ook niet buitensporig leuk vond, veranderde hij alle dinosaurussen in vogels en voorzag de apen van een opponeerbare duim.

Met de geologie is hij ook nooit tevreden. Oorspronkelijk had hij Schotland in het zuiden van de Stille Oceaan bedacht, maar dat vond hij duidelijk niet feng shui. Dus schoof hij het naar een plek in het midden van wat we nu de Atlantische Oceaan noemen. Toen vond hij ineens dat de wereld geen Schotland moest hebben, dus begroef hij het onder wat nu Zuid-Amerika is geworden.

Vervolgens vond hij dat Engeland er een beetje eenzaam uitzag zoals het daar uit de bovenkant van Frankrijk stak, dus groef hij Schotland weer op, en plaatste het boven Northumberland, als een flitsende, scheve hoed. Toen besloot hij dat Engeland niet meer aan Frankrijk vast moest zitten, dus schiep hij het Kanaal.

Vandaag heeft hij besloten dat de Himalaya nog wat hoger moet en dat Griekenland of een van die lage eilandjes in de Stille Oceaan niet veel nut hebben. En hij is tot het inzicht gekomen dat de ijsbeer zo lelijk en gemeen is dat er voor hem geen plaats meer is in zijn speelgoeddoos.

Hij rotzooit ook met het weer. Eerst vond hij dat de aarde een stomend hete planeet moest zijn, maar vervolgens leek het hem een beter idee om het extreem koud te maken. Hij rotzooit vandaag de dag nog altijd, en daar worden die biodioten helemaal

gek van. Net als ze denken dat het warmer wordt, komt heel Europa onder de sneeuw te liggen.

Duitsers zijn net zo. Geef hun een land en ze willen het land ernaast ook hebben.

Maar het heeft ook voordelen. Als een Duitser iets prachtigs maakt, dan gaat hij niet naar huis om dat te vieren met een glas bier. Nee, dan gaat hij meteen terug naar kantoor om wat verbeteringen aan te brengen. In Duitsland is het niet goed genoeg als je beter bent dan ieder ander. Je moet beter zijn dan jezelf.

Dat doen ze zelfs met hun wijn. Nadat ze de vloeibare volmaaktheid hadden bereikt met Niersteiner Gutes Domtal, gingen ze terug naar de tekentafel en kwamen tot de conclusie dat de wijn nog beter zou worden als ze er een stukje bladgoud aan toevoegden. Dus dat deden ze. Dat is toch briljant. De wijn glinstert in het licht. Schitterend.

In Engeland pakken we dat heel anders aan. Prins Charles denkt bijvoorbeeld dat de wereld er beter aan toe zou zijn wanneer alle vooruitgang in ongeveer 1952 gestopt zou zijn. En elke planologische afdeling geleid zou worden door mensen die Engeland eruit willen laten zien als het plaatje op een doosje Dorset-chocolade. Als God een Engelsman zou zijn, zou de weg naar je werk elke ochtend geblokkeerd worden door een brontosaurus.

De rode telefooncellen waren daar een goed voorbeeld van. Ze hadden geen enkel nut en stonken naar pis en je kon er aan oververhitting sterven voordat je een kiestoon te horen kreeg. Maar wat een commotie ontstond er toen iemand – waarschijnlijk een Duitser – voorstelde om ze aan te passen. Verandering? Hier? In Engeland? Ben je gek? Wij zijn het land dat elk jaar met kerst nog altijd naar *The Two Ronnies* kijkt, hoewel er al eentje dood is.

Die houding werkt niet goed en werkt met name niet goed in de auto-industrie. Toen de eerste Range Rover in 1970 van de band rolde, kon iedereen zien dat hij werkelijk goed was. Dus werd de ploeg die hem had ontworpen naar huis gestuurd en de auto ploeterde voort tot 1994, met vrijwel geen enkele verandering. Tegen die tijd was de auto een relikwie geworden.

De Land Rover heeft eenzelfde probleem. De auto die je vandaag de dag kunt kopen is min of meer dezelfde als de auto die je na de oorlog kon kopen. Kun je je voorstellen dat BMW zoiets doet? Een auto ontwerpen en die dan zestig jaar in productie houden? Dat is onvoorstelbaar.

Maar in de kunst van het op je lauweren rusten gaat de hoofdprijs naar Alec Issigonis. Hij ontwierp de MINI, wat eind jaren vijftig een geïnspireerd ontwerp was, en besloot vervolgens om hem eeuwig met rust te laten. Soms spijkerde iemand een stukje hout tegen de flank of veranderde het radiatorrooster eens, maar in wezen bleef hij gewoon van de lopende band af rollen, aangedreven door een motor die zijn oorsprong vond in de tijd dat Schotland nog aan de kust van Zuid-Afrika lag. Hij had tot op de dag van vandaag doorgehobbeld als BMW niet had gezegd: 'Voor jou is de oorlog voorbij.'

Helaas slaat de Duitse obsessie met verbetering nu een beetje door, want naast de oorspronkelijke MINI en verschillende variaties daarop hebben we nu een cabriolet, die prima is, en de Clubman, die ook prima is, als je tenminste immuun bent voor zijn uiterlijk en niet achteruit wilt kijken. Maar helaas hebben we nu ook de Countryman. En die is verre van prima.

Ten eerste heeft hij vier deuren, vijf zitplaatsen en een grote bagageruimte. Dat is allemaal bewerkstelligd door de auto veel groter te maken. Dus het is niet echt meer een MINI, toch? Met 4,10 meter lengte is hij een derde langer dan het oorspronkelijke model van Issigonis en zou hij eigenlijk de Maxi moeten heten. Of misschien de Dubbele.

Maar er is nog een probleem. BMW's eerste poging zag er goed uit en is nog altijd goed, terwijl de Countryman er volslagen belachelijk uitziet. Hij ziet eruit als een MINI die flink is aangekomen. Hij ziet er niet cool, interessant of praktisch uit. Hij ziet er vadsig uit. Het kan natuurlijk zijn dat het uiterlijk of de naam je niets kan schelen. Goed. Maar het kan je vast wel schelen dat hij je kramp bezorgt als je je ermee op de weg waagt. Het is de tweede MINI op rij die me dat heeft aangedaan, nu ik erover nadenk. Het kan je vast ook schelen hoe makkelijk hij afslaat en hoe

moelijk hij weer aan de gang te krijgen is, dankzij de stop-start biologische trucjes die de motor meteen uitschakelt als je in z'n vrij rijdt.

Wat het nog erger maakt is dat hij niet echt fijn rijdt. Hij ligt niet echt slecht op de weg, maar hij stuurt zenuwachtig, het dashboard is te idioot voor woorden en je hebt het gevoel dat je eróp zit in plaats van erín. Ik kwam overal te laat, geïrriteerd, ik zag er belachelijk uit en ik had pijnscheuten in mijn linker-scheenbeen.

Het goede nieuws is dat de Countryman beschikbaar is met vierwielaandrijving. Het is een eenvoudig systeem dat van slag zou raken van het weer dat we onlangs hebben gehad, maar dat je makkelijk heen en weer over een boerenpaadje zou krijgen. Maar het model dat ik heb getest – een Cooper S – kost bijna 30.000 euro. En dat is 4.000 euro meer dan de Skoda Yeti met dezelfde aandrijving. Dus wees geen snob, want een MINI is niet echt een MINI en een Skoda is niet echt een Skoda. Het is gewoon een Volkswagen. Maar belangrijker nog, de MINI is verschrikkelijk en de Yeti is verrassend goed.

En dit gezegd hebbende, kan ik jullie allemaal een heel gelukkig en spannend nieuwjaar wensen.

2 januari 2011

Alsjeblieft, neem me mee, oranje dame!

Citroën DS3 Racing

De afgelopen paar jaren voorspelt het type mensen dat een kick krijgt van afval scheiden dat de interne verbrandingsmotor zijn eind heeft bereikt en dat 2011 de nieuwe dageraad van de stille, uitstootloze elektrische motor wordt, waarbij niemand meer sterft en de stadscentra er werkelijk uit gaan zien als de maquettes die architecten maken om een bouwvergunning te krijgen.

Niemand twijfelt er natuurlijk aan dat veel autofabrikanten druk bezig zijn met het ontwerpen van hybride auto's – dat zijn normale benzineauto's die een tweede, elektrische motor hebben om de regelmakers in Brussel tevreden te houden. Maar zuiver elektrische auto's? Die krijgen hun blu-raymomentje niet voordat iemand een waterstofsysteem voor het opladen van batterijen bedenkt. En dat gaat in 2011 niet gebeuren. Ook niet in 2012 of ergens in de nabije toekomst.

Wat ik in 2011 zie gebeuren is dat automakers uit de dubbele depressie en de financiële onzekerheid tevoorschijn komen en ons een parade laten zien van machines die de discipelen van de interne verbranding zo gelukkig maken alsof ze in de rol van 'chauffeur' zijn beland in een Franse pornofilm.

Aston Martin presenteert dit jaar bijvoorbeeld twee nieuwe auto's. De eerste, de Cygnet, is een 1,3-liter versie van de Toyota iQ. Omdat hij uitsluitend gebouwd is om de gemiddelde brandstofcijfers van het Aston-assortiment omlaag te brengen – en daarmee de regelmakers in Europa blij te maken – zal hij gezien worden als een grap. De andere auto zal dat niet overkomen.

Dat is de One-77, die is gemaakt van koolstofvezel, met een handgemaakte V12 en een topsnelheid van 350 km/u, waarmee hij verreweg de snelste productieauto is die Aston ooit heeft gemaakt. Het enige probleem is dat hij 1,6 miljoen euro gaat kosten, en dat is veel.

Lamborghini heeft ook een beperkte oplage van een superdure auto gepland voor 2011, en omdat het zich geen zorgen hoeft te maken over gemiddelde benzineverbruikcijfers – Lamborghini is eigendom van Volkswagen, maker van de Polo – wordt dat de vervanger van de Murciélago.

Maar die wordt weer overschaduwd door de nieuwe McLaren. Die heet MP412C – of kortweg oCD – en krijgt een dubbel turbogeladen 3,8-liter V8 die 592 pk produceert. Dus, met een prijskaartje van slechts 225.000 euro – ongeveer de helft van wat McLaren voor zijn laatste auto vroeg en ongeveer een vijfde van de prijs van die daarvoor – wordt hij goedkoper en krachtiger dan de Ferrari 458. Ik kan me niet voorstellen dat hij beter is, maar wie weet.

Wil je nog meer bewijs dat de economie zich herstelt en dat accu's er nauwelijks meer toe doen? Nou, er komt een cabrioletversie van de epische Mercedes SLs en een versie met lang chassis van de Rolls-Royce Ghost. Dan hebben we nog de nieuwe Porsche 911, die net als elke andere 911 wordt, en een afgeleide van de auto die de meeste formule 1-coureurs gebruiken als hun sponsors en bouwers van hun motoren even niet kijken – de Nissan GT-R.

In de echte wereld werkt BMW aan een zoveelste versie van de MINI – het wordt een tweedeurscoupé. Er komt ook een knappe nieuwe 6-serie en een versie van 53.000 euro van wat BMW de 135-coupé noemt, hoewel het eigenlijk een sedan is.

Trek je niets aan van de verwarring: dit is een van de auto's waar ik dolgraag in zou rijden, deels omdat ik vind dat de standaardauto al het beste model uit de BMW-stal is en deels omdat hij, met een zescilinderbiturbomotor die 335 pk produceert voorin, met achterwielaandrijving en verder geen poespas, een waardige opvolger is van de eenvoudige M-serie van vroeger.

Ik kijk ook uit naar de nieuwe Mercedes SLK, hoewel ik me wat zorgen maak. Kenners zeggen dat hij nogal 'hard' is om in te rijden, in tegenstelling tot het 'zachte' vriendelijke model. Ik heb een SLK 55 gehad en weer verkocht omdat hij toch enigszins oncomfortabel was, dus ik vrees dat de nieuwe auto helemaal geen vering meer heeft.

Vreemd genoeg is de auto waar ik binnen deze stroom van weldadige kwaliteit het meest naar uitkijk de Citroën DS3 Racing. Ik weet dat het net zoiets is als een tafel reserveren bij Wolseley in Londen en vooral verlangen naar de broodjes. Maar het zit zo: als de zon schijnt dan heb ik het liefst een tweezits-cabriolet, maar als de zon niet schijnt – en ik woon tenslotte in Engeland – dan rijd ik het liefst in een sportieve driedeurs. En de DS3 Racing is zo sportief als een driedeurs maar zijn kan.

Je kunt natuurlijk beweren dat de optionele laklaag, met geblokt dak en overal leuzen en symbolen die alleen betekenis zouden hebben als ze op een vliegdekmoederschap stonden, er nogal gek uitziet. Maar die mening deel ik niet. Ik vind het leuk. Ik vind zelfs de waarschuwing op de benzinedop grappig. VOORZICHTIG. LET OP, staat er. En waarom ook niet?

Binnenin is hij al net zo gek, met een helderoranje dashboard, een koolstofvezelstuur en geweldige stoelen die beter op hun plaats zouden zijn in een F-22 Raptor.

Na een periode waarin autofabrikanten hun inspiratie vooral in het verleden vonden – ik denk aan de nieuwe Beetle, de nieuwe MINI, de nieuwe Chevrolet Camaro, de nieuwe Ford Mustang en de nieuwe Fiat 500 – is het verfrissend te merken dat Citroën heeft besloten om de andere kant op te kijken, en intussen inspiratie te zoeken bij de Amerikaanse marine en Airfix-modelvliegtuigjes. Bedenk wel dat als Citroën achterom had gekeken, we een herboren Eendje hadden gekregen. En daar zit niemand aan deze kant van *The Guardian* op te wachten.

Ik snap ook dat uiterlijk en stijl een kwestie van smaak zijn en dat sommigen van jullie de Racing protserig en idioot zullen vinden. Nu wil ik niet kinderachtig doen, maar dit is mijn recensie, en ik vind hem mooi.

Het zou uiteraard allemaal niets waard zijn als de carrosserie beloftes deed die de motor niet waar kan maken. Nou, laten we één ding vanaf het begin heel duidelijk stellen. Wat de naam ook suggereert, dit is absoluut geen racewagen. Het is gewoon een DS3 met een paar racewagenachtige ditjes en datjes. Hij wordt aangedreven door een 204 pk-versie van de turbogeladen 1,6-liter

motor die BMW onlangs nog heeft gebruikt voor de MINI, die wel 230 km/u haalt. En dankzij de lagere rijhoogte, de bredere wegligging en de sterkere vering is de besturing veel scherper dan die van de gewone DS3.

Ja, hij heeft flink wat koppelstuur en ik geef toe dat de Renault Clio 200 Cup iets dynamischer is. Maar de Citroën is comfortabeler en minder lawaaiig, en natuurlijk voel je je elke keer als je je spiegelbeeld in een raam ziet alsof je op de brug staat van de *uss Dwight D Eisenhower*. Terwijl als je je spiegelbeeld in een Renault ziet, je er alleen maar aan herinnerd wordt dat je een inzinking nabij bent.

Kortom, ik reed net zo graag in de DS3 Racing als ik had verwacht. Ik kijk er graag naar. Ik denk er graag aan dat hij buiten mijn huis geparkeerd staat en ik hem 's middags voor een ritje naar de stad kan gebruiken. Het is een auto die voortreffelijk rijdt en, belangrijker, het is een auto waar ik gelukkig van word. En omdat het een sportieve driedeurs is heb je alle plezier en ook nog eens een grote achterbak, opklapbare stoelen achterin en ruimte voor vijf personen.

Of er ook nadelen zijn? Nou, het instellen van de stoel gaat zo grof dat je of kaarsrecht overeind zit of plat op je rug ligt, en ik moet zeggen dat ik wat meer speeltjes zou verwachten voor die stevige 31.000 euro. Als je voor een kleine Citroën net zoveel geld moet neertellen als voor een BMW 3-serie, dan verwacht je toch op z'n minst satellietnavigatie.

Maar het ergste is dat Citroën, om allerlei wettelijke tests te vermijden, de Racing slechts in een kleine oplage gaat produceren. Er worden er maar 1.000 geproduceerd, waarvan er 200 naar Engeland komen. Het voordeel is dat er een maas in de wet zit waardoor Citroën een aanpassing aan de motor kan doen die niemand merkt en er dan nog eens 1.000 kan produceren. Zorg dat je snel reserveert, maar kijk niet vreemd op als je ontdekt dat ik voor je in de rij sta.

16 januari 2011

Pas dit elandenpak eens aan, Mr. Top Gun

Saab 9-3 SportWagon Aero TTiD 180PS

In de tijd van de Koude Oorlog wisten we dat we vier minuten hadden om op een Sovjetdreiging te reageren. We hadden de machtige English Electric Lightning-straaljager ontwikkeld om die af te wenden. Maar ver in het bevroren noorden zat Zweden met het gezicht tegen het IJzeren Gordijn gedrukt en moest dus nog sneller reageren. Daarom heeft het de Saab Viggen gemaakt.

Dat was de machtigste eenmotorige straaljager ter wereld. Een tijdlang behield hij het internationale snelheidsrecord en hij blijft de enige straaljager die zijn radar heeft kunnen vastzetten op een SR-71 spionagevliegtuig. Hij had ook het krachtigste kanon en een zeer geavanceerde radar. Maar hij was nog wel iets meer dan brute kracht en een grote vuist alleen.

Omdat Zweden de noordelijke flank van het Westen dekte, dachten de Scandinaviërs dat als het menens zou worden, hun vliegvelden al snel vernietigd zouden zijn. Dus als het neuswiel van de Viggen het dek raakte, dan keerde zijn motor direct om, zodat het vliegtuig op minder dan 500 meter kon remmen. Dat wil zeggen dat hij kon opstijgen van wegen, bevroren meren en zelfs schoolsportvelden. Hij was bovendien enorm zuinig.

Helaas weigerde de Zweedse regering om militair materieel te verkopen aan landen die ze ondemocratisch vond. Dat betekende dat de Zweedse luchtmacht elke Viggen moest opkopen die van de lopende band kwam. En daarom had het land een tijdlang de op vier na grootste luchtmacht ter wereld.

Maar het had ook een boekhoudkundig voordeel, want hier in Engeland dacht iedereen dat als hij een auto van Saab kocht, hij eigenlijk een Viggen met een nummerbord zou krijgen. Dat is vandaag de dag nog steeds zo. Maar eigenlijk is dat al een tijdje

niet meer juist. En niet alleen omdat de motor van de Viggen door Volvo werd gemaakt.

Het is waar dat in de vroege tijd van Saab luchtvaartontwerpers werden ingehuurd om de aerodynamica van de auto te verfijnen, maar dat gebeurt inmiddels al jaren niet meer. De auto is geen straaljager. Het is een Opel Vectra met een elandsnuit.

O, Saab klopt zich nog altijd op de borst over de band met de vliegtuigen. Het heeft een knopje dat alle lampjes op het dashboard 's nachts uitzet om je het gevoel te geven dat je een piloot op een nachtvlucht bent. Maar zo voel je je niet. Je voelt je alsof je zonder benzine zit.

Andere eigenschappen? Nou, Saab zegt: 'Een groot aantal functies kan worden afgesteld naar persoonlijke voorkeur.' Dat klinkt goed. Maar een van de dingen die daar onderdeel van uitmaakt is de klok. Ja. Je kunt hem instellen op elke tijd die je maar wilt. Een ander is de airconditioning. Nou nou, een verwarming die verschillende temperaturen kan leveren.

Het lijkt dus onterecht dat ik de auto afkraakte door te zeggen dat hij gewoon een Opel Vectra met een geweibekkie was. In feite is hij een Opel Vectra met een verwarming en een klok. En een dieselmotor die absoluut geen koppel produceert. Technisch gezien is dat onmogelijk. Maar Saab blijkt er op de een of andere manier in geslaagd te zijn.

Als je op een rotonde af komt sukkelen in z'n twee, met 7 km/u, een opening ziet en het gaspedaal intrapt, dan rol je in die opening, met nog steeds 7 km/u maar nu leunt de bestuurder van het busje waar je voor bent geschoven op zijn claxon, mompelt obsceniteiten en vraagt zich af waarom je niet opschiet.

Als je eenmaal op gang bent dan is het vermogen niet slecht, als je hem tenminste in de goede versnelling weet te houden. Maar als de turbo draait, dan protesteert het stuur behoorlijk, het stribbelt tegen alsof het pijn lijdt. En raad eens hoeveel je verwacht wordt voor dat alles te betalen? Ja, 39.000 euro. Dat is meer dan BMW vraagt voor een 318-dieselstationwagon.

Om het nog erger te maken is er onlangs grote onrust ontstaan bij Saab. In 1989 kocht General Motors de helft van het bedrijf

en in 2000 de rest, maar vorig jaar bedacht het ineens dat het er geen trek meer in had. De productie werd stilgelegd en een tijdje leek het erop of het bedrijf zou verdwijnen. Maar toen werd het gered door een Nederlands bedrijf dat de Spyker-superauto produceert.

Dat is vergelijkbaar met een buurtsuper die de Marks & Spencer opkoopt. Het klinkt vreselijk romantisch, maar als je met de grote jongens wilt concurreren dan moet je diepe zakken hebben. Een miljard is niet genoeg. Dat geeft Toyota waarschijnlijk uit aan de planten.

Maar het zit zo. Ik wil niet dat Saab verdwijnt. Ik ben blij dat vorig jaar 6.000 Engelse architecten besloten er een te kopen en ik hoop dat dat aantal blijft groeien. Daarom heb ik een tip voor het nieuwe bedrijf.

De 9-3 is oud. Hij heeft een ellendige motor. En hoewel ik moet toegeven dat hij een verstelbare verwarming en een klok heeft, is hij ook heel duur. Maar hij heeft een eigenschap die hem onderscheidt van elke andere auto op de markt. Hij is comfortabel.

Tegenwoordig lijken alle autofabrikanten wel te denken dat automobilisten – ondanks het verkeer en de benzineprijs en de oorlog tegen hard rijden – eigenlijk maar één ding willen, en dat is sportiviteit. Stug rijgedrag. Zenuwachtig sturen. Kuipstoelen. Groot vermogen. Er was een tijd dat Volvo zijn auto's verkocht vanwege de veiligheid en VW vanwege de betrouwbaarheid en Mercedes vanwege de kwaliteit. Maar nu niet meer. Nu maken ze allemaal raceauto's.

Voordat een nieuw model te koop wordt aangeboden, wordt het de Nürburgring op gereden, waar de laatste bijstellingen aan de ophanging ervoor zorgen dat hij zo snel mogelijk de 22 kilometer lange baan rond kan komen. Dat is prima, als je in de Eifel woont en je de Ring kunt gebruiken op weg naar je werk. Maar het is niet prima als je in Esher woont en je kantoor in Leatherhead ligt. Het is ook niet fijn als je een kuil tegenkomt of een slechte rug hebt.

Ik weet dat mensen in de focusgroep de onderzoekers in hun coltruien vertellen dat ze graag hebben dat hun volgende auto

sportief is, omdat dat de droom van iedere automobilist is en al geweest is sinds Christopher Plummer van de *Battle of Britain* wegreed in zijn pittige MG. Maar in werkelijkheid betekent sportiviteit alleen maar een hoop ellende.

Ik kocht onlangs een nieuwe bank omdat hij er goed uitzag. Scherp. Modern. Strak. Een esthetisch meesterstukje, maar na een zware dag op het werk wil ik lekker onderuitzakken voor de televisie. Ik zit nog beter op de vloer.

Op mijn leeftijd smacht ik naar comfort, en daarom heb ik zo genoten van mijn week met de Saab. Hij is saai om in te rijden en hij heeft een van de slechtste chassis van de moderne tijd, maar de stoelen zijn geweldig en de ophanging kan de klap van een kuil reduceren tot niet meer dan een rillinkje.

Daarbij, en nu komt het beste deel. Terwijl ik rondreed en de verstelbare verwarming mij de juiste hoeveelheid warmte bood en de klok me precies vertelde hoe laat het was, keek iedereen – afgezien van de bestuurder van dat busje dan – naar me en dacht: o, kijk, daar gaat straaljagerpiloot Chuck Yeager.

30 januari 2011

Niet lachen, maar deze is gemaakt voor de dorpsgek

Nissan Juke 1.6 DIG-T Tekna

Tot op de dag van vandaag blijft de Ford Scorpio me verbazen, want op een bepaald moment moet iemand een belangrijke bestuursvergadering zijn binnengelopen en gezegd hebben: 'Nou, beste mensen, zo gaat hij eruitzien.'

En waarom vroeg niemand op dat moment: 'Maak je een grapje?' of 'Ben je gek geworden?' of 'Moet je niet eens met verlof, halvegare?' Omdat ze waarschijnlijk dachten: ja, we hebben in het verleden auto's gehad die eruitzagen als een haai en auto's die zo waren ontworpen dat ze op een grote kat zouden lijken. Dus waarom zouden we nu niet een auto proberen die op een breedbekkikker lijkt?

Het is raar. Ik ken vrijwel iedereen die in de afgelopen jaren een auto heeft ontworpen. Ik weet wie de Lamborghini Countach heeft ontworpen, de VW Golf en de Volvo 850. Ik ken verschillende mensen die beweren verantwoordelijk te zijn voor de Aston Martin DB9. Maar in al mijn jaren heeft nog niemand zijn hand opgestoken en gezegd: 'Ja, ik was het. Ik heb de Scorpio verzonnen.'

Ik wil wedden dat het al even moeilijk is om de man te vinden die de Toyota Yaris Verso heeft bedacht – de enige auto ooit die vijf keer hoger is dan hij lang is. Ik stopte gisteren naast zo'n auto en heb een tijdje naar de bestuurder zitten kijken. Besef je wel, vroeg ik me af, hoe volkomen belachelijk je eruitziet in die auto?

Dan hebben we nog de Pontiac Aztek, die ongewoon was omdat hij erin slaagde er fout uit te zien vanuit elke hoek. Normaal kan zelfs de meest hopeloze ontwerper nog wel iets moois toevoegen – bijvoorbeeld het rechterachterlicht of een van de zuilen. Zelfs de Triumph TR7 had een aardig stuur. Maar de Aztek

zag eruit als een van die steden van bordkarton die je onder viaducten in Mexico vindt.

En laten we de SsangYong Rodius niet vergeten. Het is duidelijk dat ze van plan waren een coupé te maken en op het laatste moment besloten om er een verhuishwagen van te maken. Toen vervolgens die twee ideeën waren samengespijkerd tot de meest goddeloze fusie sinds Caligula verliefd werd op een paard, begrepen ze dat de enige wielen die ze zich nog konden veroorloven de grootte van Smarties moesten hebben.

Als je naar een SsangYong kijkt, kun je je makkelijk voorstellen dat een ontwerper gewoon niet doorheeft wat hij aan het doen is. Maar dat is misschien helemaal niet zo. Herinner je je de Musso nog? Die zag er even akelig uit als een bevroren penis, en toch was hij ontworpen door dezelfde man die dat ouwe krijgspaard, de Aston Martin Vantage, heeft getekend, en de Bentley Continental R.

Het probleem is dat bij auto-ontwerpen een taal hoort. Een deel van die taal is opgeschreven. Het is bijvoorbeeld ideaal als de wielen half zo hoog zijn als de auto. Maar het grootste deel is zwarte magie. Ik weet dat een auto eruit moet zien alsof hij hoge snelheden kan behalen, anders ziet hij er fout uit.

Kijk maar naar het gebogen gedeelte aan de onderkant van de achterste zuil van alle BMW's. Die tussen de achterraut en de achterdeur. Daar zit een glooiing en daardoor ziet de auto eruit alsof hij vooruitgaat, of hij aan zijn lijn trekt. BMW is er erg goed in om de indruk te wekken dat de carrosserie is opgerekt om over de wielen heen te passen. Alsof hij nauwelijks genoeg huid heeft om al die spieren bedekt te houden.

En dat geldt zeker niet alleen voor sportieve wagens. Kijk maar eens naar de nieuwe Opel Astra. Dat is een knappe wagen omdat hij alleen maar rechte lijnen en scherpe hoeken heeft. Hij heeft iets weg van een snelle patrouilleboot. En dat wekt de indruk van jankende turboladers en opspattende golven – ook al is de motor onder de kap slechts een ellendige diesel.

Daarmee kom ik bij Nissan. Een paar jaar geleden probeerde dit bedrijf een auto te maken die er niet snel uitzag. Het bedrijf

dacht dat het in een wereld van verkeerswoede en verkeersdrift een goed idee zou zijn om een vriendelijke, niet overweldigende auto te maken. Dus produceerde het de Micra.

Ik haatte die wagen. Hij had het uiterlijk van iemand die je wel een dreun zou willen verkopen. En omdat het een 'blijje' auto was werd hij gekocht door allerlei mensen die nooit haast hebben. Ik zou graag weten hoeveel van mijn leven Nissan me heeft ontnomen met zijn Micra-experiment. Op een dag stuur ik misschien nog weleens een rekening.

Inmiddels heeft het bedrijf het alweer over een andere boeg gegooid en heeft het de Juke op de markt gebracht. Die is zeker niet lelijk maar is zonder enige twijfel de domst uitzierende machine sinds de knopenzetter van Ronco.

Waar zaten ze in godsnaam met hun gedachten tijdens het ontwerpen? Waarom zijn de achterste wielkappen groter dan op een moderne tractor, hoewel de wielen zelf eerder op pepermuntjes lijken? En waarom zijn de koplampen boven op de motorkap gezet? Het is allemaal volkomen belachelijk.

Ik kwam hem voor het eerst tegen op een maandagochtend, op de luchthaven van Heathrow. Het kantoor had gezegd dat het een auto voor me achter zou laten op de bewaakte parkeerplaats en daar stond hij, tussen allerlei Maserati's en Mercedesen, als een grote clownshoed bij een begrafenis.

Eerst dacht ik dat het wel een soort elektrische auto zou zijn, en dat vervulde me met gruwel en angst omdat ik in mijn drukke werkweek echt geen acht uur per dag de tijd had om een oplaadpunt te zoeken en nog eens acht uur om koffie te drinken terwijl de accu zich volzoog met sappige elektriciteit. Opgewekt met de verbranding van Russisch gas.

Maar gelukkig, toen ik de sleutel omdraaide werd ik begroet door het welkome geluid van interne verbranding. Waarom, vroeg ik me vervolgens af, hebben ze hem zo'n achterlijk uiterlijk gegeven? Misschien, dacht ik, is het een auto met vierwiel-aandrijving voor gewoon verkeer. Nou, er bestaat inderdaad een versie met vierwielaandrijving, maar het model dat ik had was gebaseerd op de Micra met voorwielaandrijving.

Misschien had hij zo'n rare carrosserie om als bus dienst te kunnen doen. Nee. Hij heeft maar vijf zitplaatsen en de achterbak is verrassend klein.

Vervolgens viel me iets vreemds op. In het midden van het dashboard zit de vreemdste boordcomputer die ik ooit gezien heb. Hij vertelt je alle dingen die je niet hoeft te weten, waaronder, houd je vast, hoeveel G-kracht je ondergaat op elk willekeurig moment. Dus deze idiote, hoog op zijn lullige wieljes staande auto met straatverlichting en tractorwielkappen denkt dat hij een straaljager is.

Dat is hij echt niet. Ja, zijn motor is een turbogeladen 1,6-liter die 187 pk produceert, maar dat voelt op geen enkel moment snel. Of ook maar enigszins spannend. Ik zeg niet dat hij ellendig is om in te rijden of dat hij de hele tijd tegen bomen op botst, maar hij is ook niet goed. Het is gewoon een auto.

En daarom zit ik nu vast. Gewoonlijk kan ik wel zeggen wat voor mensen geïnteresseerd zullen zijn in een bepaalde auto en mijn conclusie aan hun specifieke behoeftes aanpassen. Maar ik heb mijn geheugenbanken helemaal doorzocht en ik kan me niet herinneren dat ik ooit iemand ben tegengekomen die geïnteresseerd zou kunnen zijn in de aanschaf van een auto die er absoluut dom uitziet.

Het beste wat ik kan verzinnen is dit: als je een normale vijfzits en vijfdeurs wilt hebben, koop dan een Golf of een Ford Focus. Als je daarentegen een normale vijfzits en vijfdeurs wilt hebben, maar het prettig vindt als mensen je nawijzen en uitlachen, dan is de Juke een uitstekende keus.

6 februari 2011

Die joertbewoners hebben gelijk

Land Rover Freelander 2 eD4 HSE 2WD

De telefoon gaat. Het is een vriend die net zijn Jaguar kapot heeft gereden en nu overweegt het geld van de verzekering aan een nieuwe Range Rover te besteden. Ik leg uit dat het alles in aanmerking genomen waarschijnlijk de beste auto ter wereld is, maar raad hem aan geen nieuwe te kopen. Ten eerste daalt hij nogal flink in waarde en ten tweede weet ik dat de accu in de nieuwe modellen snel leeg is. Ik raad hem daarom aan om tweedehands de laatste van de oude diesels te kopen en ik ben nogal verbaasd over wat hij me antwoordt.

Hij legt uit dat hij in een deel van de wereld woont waar vrouwen van middelbare leeftijd verf gooien op vrienden die betrapt worden op het kopen van legbatterijeieren. Tegen verkiezingstijd zou je aan de borden in de tuinen haast denken dat er maar één partij is. En dat is Oxford-Noord. Het ultieme statussymbool daar is een rieten mand achter op je fiets en iedereen wil er in een joert wonen. Daarom durft mijn vriend het oude model niet te kopen. Hij wil liever een nieuwe kopen, want die is milieuvriendelijker.

Hmm. Hij beseft het misschien niet, maar hij heeft een punt. Het is veel milieuvriendelijker om een auto te kopen die 50 kilometer verderop is gekocht, zelfs al is het een enorme offroad-wagen met een turbogeladen V8, dan een Toyota Prius waarvan de onderdelen een half miljoen kilometer hebben afgelegd voordat ze in de vage vorm van een auto zijn getimmerd en naar je voordeur zijn vervoerd.

Maar die milieutypes zijn niet zo slim. Ik vrees dat de burens van mijn vriend het niet op die manier zullen bekijken. En ik weet wel zeker dat zijn argument dat een nieuwe auto milieuvriendelijker is dan een oude niet zou aanslaan. In Oxford-Noord is een Range Rover van welke soort dan ook fout.

Mensen daar vertellen me regelmatig dat auto's het gat in de ozonlaag hebben veroorzaakt, meestal als ze iets uit hun oude koelkast pakken of deodorant opdoen. Onlangs nog gaf iemand de auto-industrie de schuld van de ontbossing, terwijl Morgan de enige fabrikant is die auto's van hout maakt. En ik kan me niet voorstellen dat een hutjesfabrikant die er zeventien per jaar maakt de schuld krijgt van de houtverwerkingsindustrie in heel Zuidoost-Azië.

Maar omdat er zo veel onzin verkocht wordt, moet een bedrijf als Land Rover zich wel onder beleg voelen. En dan zijn we nog niet aan de nogal belangrijke kwestie van het brandstofgebruik toegekomen. Ik had onlangs een supergeladen Range Rover te huur en in een week slokte die ruim 300 euro aan brandstof op. Dat is catastrofaal.

Het gevolg is dat het voor de marketingafdeling van Land Rover heel aantrekkelijk is om iets stoms te doen.

Het is natuurlijk bijzonder belangrijk dat ik elke auto die ik op deze pagina's recenseer met open blik benader en geen vooroordelen heb over wat hij allemaal te bieden heeft. Maar omdat het zoveel leuker is om te schrijven over een waardeloze auto dan over een goede auto, boek ik soms testritjes in auto's die waarschijnlijk slecht zijn.

En dat brengt me op de nieuwe Freelander 2 eD4 – de eerste auto in de lange en gewichtige geschiedenis van Land Rover die zichzelf de markt op sleurt met gebruik van alleen zijn voorpoten. Ik zie de logica natuurlijk. Lager brandstofgebruik, beter voor het milieu.

Maar het spijt me, het idee van een Land Rover met voorwielaandrijving is te gek voor woorden. Het is net zo stom als een nieuw parfum van Glorix. Of lingerie van Black & Decker.

Maar er is meer. Want per slot van rekening is een Freelander met voorwielaandrijving gewoon een heel dure, moeilijk te parkeren alternatief voor bijvoorbeeld een Ford Focus. Zelfde aantal stoelen en denk maar niet dat de Land Rover beter tegen de dagelijkse butsen en krassen kan. Dat lijkt alleen maar zo dankzij een trucje van de ontwerperspen. Maar het is niet zo. En omdat

hij zo hoog is, heeft je ouwe hond moeite om in de laadruimte te komen. Dus moet je haar optillen en daar krijg je weer vuile handen van.

Al met al benaderde ik de Freelander met de wrede grijns van een SS-officier die een nijptang, een kerker en een net neergehaalde Engelse vliegenier cadeau had gekregen. Ik ging hem martelen. Belachelijk maken. En vervolgens aan flarden scheuren.

Helaas is het een verdomd goede wagen. Ten eerste zien de goedkope fratsen die het uiterlijk van de moderne Range Rover verpesten er vrij goed uit op het kleintje uit het Land Rover-assortiment. Het is misschien maar een gewone vijfdeurs maar hij ziet er duur uit. Haast koninklijk.

En hoewel je je oude hond er misschien moeilijk in krijgt, zorgen die lange stelten er wel voor dat je je onkwetsbaar voelt tijdens het rijden. Er zijn heel wat auto's voor op het zandpad op de markt tegenwoordig, maar die bieden niet zo'n meesterlijk uitzicht als de Freelander.

Aan de binnenkant zitten veel snufjes die zo uit de Range Rover zijn gehaald, en omdat die drie keer zo duur is heb je niet het gevoel dat je in iets rondrijdt uit de grabbelton van de eurowinkel.

Maar het beste aan deze auto is hoe hij rijdt. De verwijdering van de vierwielaandrijving heeft geleid tot een gewichtsverlies van 75 kilogram en dat is duidelijk merkbaar wanneer je rondhobbelt. Ik zal niet doen voorkomen dat hij sportief aanvoelt, maar hij voelt wel lenig aan. Vooral het sturen werkt heerlijk en het rijgedrag is verrukkelijk. Rijden in deze auto is als in bad liggen. Het is een geweldige ervaring.

Natuurlijk kom je er niet zo ver de bossen mee in als met de vierwielaandrijving, maar als je de bossen in had gewild, dan had je hem nooit gekocht. Maar goed, omdat hij zo hoog op z'n wielen staat, kom je in lastige situaties en bij slecht weer verder dan met een normale vijfzits vijfdeursauto.

Het enige nadeel dat ik in het geheel kon vinden was de motor. Die heeft net wat minder kracht maar meer koppel dan de vorige 2,2-liter Freelander-motor en dat is prima. Je krijgt een flinke dreun als je op het pedaal trapt. Maar hoewel ik geen klachten

heb over de prestaties, is dit zeker geen auto waarvan de passagiers zeggen: ‘Is dit echt een diesel?’ Als ze daar zitten te trillen vragen ze misschien wel: ‘Wat gebruik je in plaats van benzine? Kiezesteentjes?’ Het is net zo’n vibrerend fitnessstoestel met een nummerbord.

Hij is zo weinig verfijnd dat ik na een tijdje het systeem uitzette dat de motor uitschakelt als je voor het verkeerslicht stopt en weer start als je je voet op de koppeling zet. Misschien scheelt het een vingerhoedje benzine maar ik werd er gek van.

Omdat hij zo ruig is, kan ik deze auto geen vijf sterren geven. Maar hij krijgt er wel vier. En dat zijn er vier meer dan ik hoopte te mogen uitdelen. De benzineprijs en de gruwelijke vooroordelen van de geestelijke joertbewoners van dit land hebben een auto opgeleverd die werkelijk heel goed is.

13 februari 2011