

10 JAAR
NUMMER 11 2023 € 6,95
Auto Week

TOPKLASSE
UIT DE 70'S



MULTITEST • BMW 2.8 L • MERCEDES-BENZ 280 S • FIAT 130 3200 • ROVER 3500 V8 • OPEL ADMIRAL 2800 S



Classic Racing School
Zelf racen in
jaren 60-stijl

Classics

DE GOUDEN
TIJDEN VAN HET
AUTORIJDEN

Tweedeurs of coupé?

Het is maar net hoe je het beestje noemt

ALLES VOOR DE SHOW

BMW 316 (1980)

'De 3-serie is kaal als een luis, matig gemotoriseerd en kost de hoofdprijs'

TOYOTA CELICA (1978)

'Ondanks de sportieve inborst is de Celica niet wezenlijk sneller dan de 316'



WOLFSBURG GEBOUWD RONDOM VOLKSWAGEN

KLOKJE ROND
CITROËN 2CV AZAM (1966)

'Gelukkig is er begrip voor de traagheid'



Auto van de baas
DE MEEST EXCLUSIEVE
VOLVO 240 00IT



Nieuwe rijken



BMW 2.8L
2,8-LITER 6-CILINDER, 170 PK

MERCEDES-BENZ 280 S
2,8-LITER 6-CILINDER, 156 PK



ROVER 3500 V8
3,5-LITER V8, 149 PK

FIAT 130 3200
3,2-LITER 6-CILINDER, 165 PK



OPEL ADMIRAL B 2800 S
2,8-LITER 6-CILINDER, 140 PK

Een halve eeuw geleden werden de kaarten in de topklasse opnieuw geschud. De hoogtijdagen van Opel waren voorbij, Mercedes brak met het verleden en BMW kwam in dit segment langzaam op stoom. En welke rol speelden de topmodellen van Fiat en Rover? Tijd voor een vergelijking op hoog niveau.

Zescilinder-sedans waren in de jaren 70 de koningen van de snelweg. Dat onze vijf kandidaten de 200 km/h niet halen, komt voornamelijk door de niet bijzonder geavanceerde aerodynamica van hun carrosserieën.



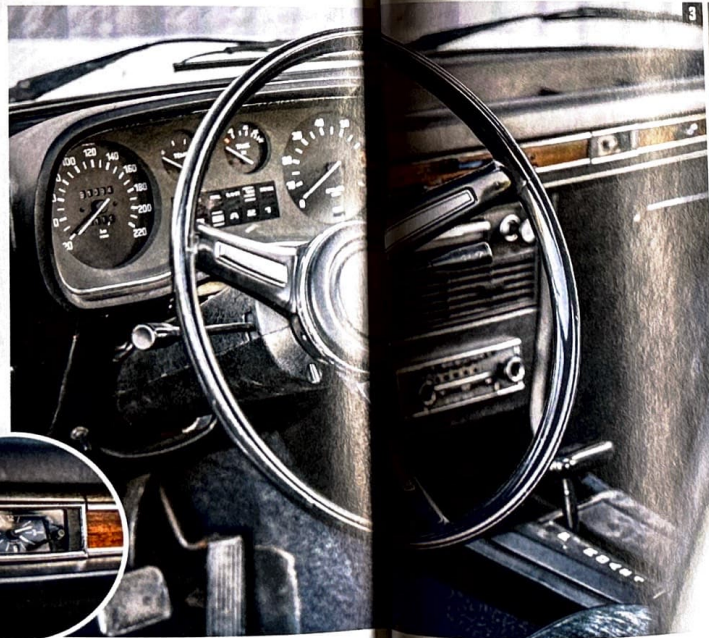
In de jaren 70 kwam de zescilinder langzaam maar zeker ook binen bereik van gewone stervelingen, mensen die niet tot de *upper class* behoorden. Het was daarom niet zo vreemd dat steeds meer fabrikanten ook een stukje van die alsmar grotere taart wilden hebben. Vandaag de dag is het ondenkbaar, maar naast *usual suspects* als BMW en Mercedes-Benz strenden ook merken als Fiat en Rover mee om de gunst van de kopers, hoewel BMW in die jaren ook nog niet helemaal tot de gevestigde orde behoorde. Sinds 1968 was het merk uit München er wel van de partij, en wel met de E3, de voorganger van de 7-serie. Opel is in die dagen nog wel een serieus te nemen partij, maar ook in Rüsselsheim is het tijd aan het keren. Qua marktaandeel weet Opel in 1972 op de thuismarkt Volkswagen weliswaar achter zich te laten, maar dat succes is grotendeels te danken aan verkooptoppers als de Kadett, Ascona en Rekord. De B-serie van het trio topmodellen 'KAD'

(Kapitän/Admiral/Diplomat), die al sinds 1969 op de markt was, kon niet langer vasthouden aan de gouden tijden waarin Opel thuis Mercedes-Benz wist af te troeven in het zescilindersegment, een prestatie die vanuit hedendaags standpunt ondenkbaar is. In 1972 zette de fabrikant uit Stuttgart een belangrijke stap richting de toekomst. De nieuwe 5-klasse was een ware Zonnekoning op wielen, vol pracht en praal, met barokke weelde. 'Een beter totaalpakket is momenteel ondenkbaar', zo claimde de verkoopbrochure op niet al te bescheiden wijze. De fabrikant blaakte van zelfvertrouwen bij de introductie van de W116. Maken de Fiat 130 en de Rover 3500 nog kans tegen deze ogenschijnlijk overmacht? Dat moet deze vergelijkende test gaan uitwijzen. Tijd om op pad te gaan.

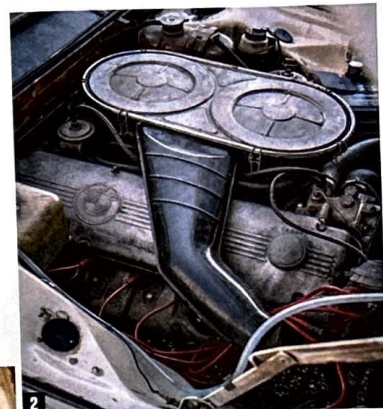
Prestatievoordeel

De BMW neemt deel aan de test in 2.8L-outfit. Om eerlijk te zijn had het een 2500 met 150 pk moeten zijn voor een eerlijke strijd. De geplande testauto gaf echter vlak voordat de test zou gaan plaatsvinden de geest. De Beier heeft zijn prestatievoordeel in deze vergelijking te danken aan de noodzaak om snel een vervanger te vinden: met 170 pk is de BMW meteen de krachtigste auto in dit deelnemersveld. En omdat de tien

De BMW is met een vermogen van 170 pk meteen de krachtigste auto in dit deelnemersveld



1 De E3 is de haai onder de luxe sedans. Het pijlvormige front straalt überholprestige uit, een belofte die de krachtige zescilindermotoren altijd waarmaken. De donkere kunststof inzetstukken in de grille deden hun intrede in 1971. 2 De M30, in dit geval met 170 pk uit 2,8 liter, belichaamt 'het geruisloze einde van trillingen' aldus de BMW-marketeers van toen. De soepele loop, de bereidheid om te presteren en het plezier waarmee hij toeren maakt, zijn legendarisch. 3 De meters zijn perfect afleesbaar, de teakhouten sierdelen stralen discrete luxe uit. Het stuurwiel stamt uit een oudere E3. In de slalom vertoont de BMW een duidelijke neiging tot overstuur. 4 Contrastrijke, duidelijk afleesbare displays zijn typisch BMW. Een specialiteit van de E3: verlichte velden voor de positie van de keuzehendel in het instrumentenpaneel. 5 De tien centimeter langere wielbasis van de lange versie komt volledig ten goede aan de achterpassagiers.



BMW 2.8 L (E3)

TECHNISCHE GEGEVENEN

Motor • 6-cil. in lijn (M30), in lengterichting voorin, één bovenliggende nokkenas, 2 kl./cil., twee valstroom-registercarburateurs (Zenith 35/40)
Cilinderinhoud • 2.788 cc
Max. vermogen • 125 kW/170 pk bij 6.000 tpm
Max. koppel • 240 Nm bij 3.750 tpm
Aandrijving • achterwielen via driertraps automaat (standaard: handgeschakelde vierbak)
Wielophanging v/a • onafh. aan dwarsdraagarmen, torsiastaven, McPherson-veerpoten, torsiestabilisator, rondom schroefveren en rubberen hulpveren
Remmen • gevent. schijven rondom
Afmetingen (l/b/h) • 4,80/1,75/1,45 m
Wielbasis • 2,79 m
Gewicht* • 1.460 kg
Bandenmaat • 195/70R14 95H
Topsnelheid • 188 km/h (versie met automaat)
0-100 km/h* • 12,5 s
Verbruik gem. • 10,9 l/100 km (1;9;2)
Prijs (1976) • fl. 34.539/€ 15.673

* Alle gegevens volgens fabrieksopgave, behalve gegevens met *





1 Ook al ligt er slechts een basismotor met 156 pk onder de motorkap. Qua lay-out lijkt de Mercedes-zescilinder met zijn twee bovenliggende nokkassen verfijnder dan de BMW-motor, maar hij kan er niet tegenop. Typend voor het merk: de ontgrendeling van de handrem via een trekknop links naast de lichtsckakelaar. 2 Dubbele bumpers behoorden tot de standaardkenmerken van deze generatie van de S-klasse. 3 Brede fauteuils, een veiligheidsstuur, Zebrano-hout en deuren die aanvoelen alsof ze gepantserd zijn: de W116 maakt van kwaliteit een belevnis. De automaat prijkte indertijd nog op de optielijst. 4 De wielodoppen in carrosseriekleur verdwenen pas in 1979 met de komst van opvolger W126. De naar beneden gebogen uitlaat werd vanaf de herfst van 1975 gemonteerd. Voor een vergelijkbaar ruimteaanbod als de BMW had het een 280 SEL moeten zijn. De eerste eigenaar koos niet voor de hoofsteunen.

MERCEDES-BENZ 280 S (W116)

TECHNISCHE GEDEVENIS

Motor • 6-cil. in lijn (M 110), in lengterichting voorin, twee bovenliggende nokkassen, 2 kl./cil., één dubbele register-valstroomcarburateur (Solex 4 A1)

Cilinderinhoud • 2.746 cc

Max. vermogen • 115 kW/156 pk bij 5.500 tpm

Max. koppel • 223 Nm bij 4.000 tpm

Aandrijving • achterwielen via viertraps automaat (standaard: handgeschakelde vierbak)

Wielophanging v/a • onafh., voor aan dubbele dwarsdraagarmen, achter diagonaal-pendelas, rondom schroefveren, rubberen hulpveren, stabilisatorstangen, telescopische schokdempers

Remmen v/a • gevent. schijven/schijven

Afmetingen (l/b/h) • 4,96/1,87/1,43 m

Wielbasis • 2,87 m

Gewicht* • 1.645 kg

Bandenmaat • 185R14 90H

Topsnelheid • 185 km/h

0-100 km/h* • 13,8 s

Verbruik gem. • 10,9 l/100 km (1:9,2)

Prijs (1976) • fl. 40.600/€ 18.423

*Alle gegevens volgens fabrieksofgave, behalve gegevens met *



centimeter extra wielbasis die de 'L' biedt volledig ten goede komt aan degenen die achterin zitten, is hij ook het ruimst. Als het alleen om de beenruimte achterin zou gaan, hadden we er een 280 SEL tegenover moeten zetten. Op dit vlak dus slechts een tweede plaats voor de Mercedes, die aan de start verschijnt in de basisuitvoering 280 S met een standaard wielbasis.

Ondanks zijn kwaliteiten als limousine-met-chauffeur blijft de BMW een auto voor stuurmannen en -vrouwen. Met de dubbele koplampen in zijn voorover gekantelde haaienbek veegde hij ooit de linkerbaan van de snelweg leeg. Daar staat hij vandaag de dag nog steeds zijn mannetje. Onze testauto in de kleur Chamonix-wit wordt letterlijk afgeremd door zijn drietrapsautomaat (topspeed 188 km/h in plaats van 195 km/h), maar de bak met koppelvormer werkt goed

samen met de soepel draaiende M30-motor, hij schakelt soepel en hij heeft ook geen al te grote impact op de gretigheid waarmee de zescilinder toeren maakt. Wij zouden het niet vreemd vinden wanneer Unesco de BMW-motor zou uitroepen tot cultuurerfgoed. Zijn levendigheid, souplesse en de gretigheid om te presteren rechtvaardigen niet alleen een eervolle vermelding, de deugden van de M30, die ontwikkelingshoofd Alex von Falkenhausen afleidde van de viercilindermotor van de Neue Klasse, zouden ook het merkimago voor de komende decennia bepalen.

Leuke uitdaging

De rest van de auto sluit daar mooi op aan; met zijn uitgebalanceerde besturing laat de BMW zich met een hoge mate van precisie door de bochten dirigeren. Op de limiet heeft hij eenzelfde neiging om met de achterkant weg te breken als de kleinere O2 en de in 1972 geïntroduceerde 5-serie. De veelal wat oudere, conservatief ingestelde Benz-eigenaren van weleer zouden dit als een veiligheidsrisico kunnen bestempelen. De meer op rijplezier gefocuste BMW-rijders daarentegen zullen het eerder zien als een leuke uitdaging dat ze hun auto op de limiet moeten opvangen door behendig tegen te sturen. 'Je rijdt geen BMW omdat je je die kunt veroorloven, je koopt een BMW omdat je goed kunt rijden', aldus een advertentie van het merk, dat met die claim

De Mercedes 280 S lijkt
wel uit een massief
stuk staal te zijn
gehouden



de basis legde voor de discussies die aan de stamafels van weleer werden gevoerd. Het is geen verrassing dat de relatief lichte BMW E3 - met 1.460 kilo is hij ondanks zijn formaat de op één na lichtste auto in deze test - aanvoelt als een kartonnen doos in vergelijking met de Mercedes 280 S. Die lijkt wel uit een massief stuk staal te zijn gehouwen. Wat wel verrassend is, is dat het veercomfort ondanks de grotere stijfheid van de ophanging dicht bij die van de Benz in de buurt komt. Hij hoeft zich evenmin te schamen als het gaat om het geluidsniveau in het interieur: met 69 dB(A) bij 100 km/h zitten de twee op

hetzelfde niveau. Dan volgt de volgende verrassing: qua prestaties blijft de Mercedes minder achter op zijn rivaal dan verwacht, ondanks een fikse 185 kilogram extra gewicht en het feit dat zijn motor 14 pk minder te bieden heeft. De 280 S doet er wel iets langer over om van 0 naar 100 km/h te sprinten: 13,8 seconden om precies te zijn, tegen 12,5 tellen voor de BMW. Bij de tussensprint, die in de praktijk belangrijker is dan de obligatoire honderdsprint, is het verschil zelfs maar een tiende van een seconde. De witte 280 S die we vandaag aan de tand voelen, doet zeker niet ondergemotoriseerd aan, ook al heeft het instap

model met 156 carburateur-pk's de reputatie dat wel te zijn. Maar snelheid speelt sowieso slechts een ondergeschikte rol in de Mercedes. Ook al is het maar de basisversie met een niet al te riante uitrusting, als je in een S-klasse rijdt, heb je het gemaakt. Het bezit van deze weelderig met chroom behangen auto was genoeg bewijs daarvoor voor de buitenwereld; hanengevechten op de snelweg zijn beneden zijn stand. Eigenaren van een W116 gaven er evenmin om dat hun auto in bochten aanvoelt als een zware lobbes. Ze zijn juist des te gelukkiger met het feit dat de vering zijn taak uitstekend uitvoert en beschouwen

het massieve dichtslaan van de portieren als een akoestische opmaat naar een gevoel van veiligheid dat geen enkele andere auto in deze vorm kan bieden.

Fauteuil

Terwijl BMW-bestuurders in de 2.8L vanuit een merkwaardig hoge zitpositie over de motorkap aanvoelende schakelaars moeten omgaan, zakt hij in een fauteuil in de woonkamer plaatsneemt. De schakelaars voelen aan alsof ze van graniet

Met zijn uitgebalanceerde besturing laat de BMW zich met veel precisie door de bochten dirigeren

zijn gemaakt. Het interieur doet bijzonder hoogwaardig en degelijk aan, van het met schuim beklede veiligheidsstuurwiel tot de sierdelen van

tropisch Zebranohout. Omdat de voorportieren via luchtkanalen zijn aangesloten op het verwarmingsstelsel, hult de Mercedes zijn passagiers in een cocon van warme lucht als het koud is, in plaats van dat er alleen van voren warmte naar ze wordt geblazen. Je kunt niet stellen dat hij zijn rijkdom niet aan de buitenwereld etaleert, daarvoor pronkt hij te veel met glimmende sierdelen, maar het zijn ook die verborgen, constructieve verfijningen die de S-klasse - een verwijzing naar de Duitse kreet Sonderklasse - zijn karakter geven. De W 116 is overigens niet de enige zwaargewicht in deze vergelijking. Ook de Fiat 130 is een zware





jongen. Met 1.655 kilo weegt hij zelfs tien kilo meer dan de Benz. Dat is wat moeilijk te geloven, want hij ziet er lichter uit, met dank aan de grote raampoppervlakken die worden omlijst door slanke dakstijlen die gevoelsmatig de helft van de wagenhoogte beslaan. Het ontwerp van Mario Felice Boano, dat we nu prijzen als toonbeeld van zuiverheid en perfecte proporties, kon aanvankelijk op weinig bijval rekenen: de Fiat zag eruit als 'een kleine auto die te groot was gegroeid', zo klaagden sommige autojournalisten indertijd, en de 'wat protserige grille kon het gebrek aan een eigen gezicht niet verbergen'. De journalisten hadden gelukkig niet alleen maar kritiek op de uit de kluiten gewassen sedan, waarmee Fiat indertijd na een lange tussenpauze weer een nieuwe (maar ook laatste) opmars in de hogere klasse waagde, want het model bood ook praktische voordelen. Zoals veel ruimte, dankzij de riante hoogte van het interieur.

De Fiat zag eruit als 'een kleine auto die te groot was gegroeid', zo klaagden sommige journalisten

De hoekige Italiaanse vierdeurs vervelkomt je met een weelde die voor Fiat-begrippen bijna frivool is. Je neemt plaats op stoelen met een dikke, bruine leren bekleding, destijds aangeboden als alternatief voor het standaard velours. Je kijkt uit op een rijke verzameling metertjes, waarvan de zwarte plastic behuizing nogal gewoontjes oogt in vergelijking met de houten omkleding ervan.

'Mercedes-niveau'

De bazen in Turijn hadden hoofdontwikkelaar Dante Giacosa de opdracht gegeven 'Mercedes-niveau' te realiseren. Als het op ruimte aankomt, haalt de Fiat dit niet alleen, hij overtreft het zelfs. We hebben het al gehad over de kathedraalachtige hoogte van zijn interieur, waardoor paus Johannes Paulus II bij het instappen gerust zijn mijter op had kunnen houden. Qua beenruimte achterin doet de Italiaan niet onder voor de lange BMW; een bewijs van het goede interieurdesign, dat ook te danken is aan de verhoudingsgewijs compacte motor. De V6 komt van de legendarische ontwerper Aurelio Lampredi en is een versimpelde en vergrote versie van de sportmotor uit de Dino's van Fiat en Ferrari. Het discrete gegrom waarmee hij zich kenbaar maakt na het omdraaien van de contactsleutel is een verfijnde akoestische weerspiegeling van zijn oorsprong. Voor de rest heeft de V6, waarvan de cilinderinhoud in 1971 groeide van 2,9 naar 3,2 liter, weinig met sportiviteit te



- 1 Van opzij maakt de Fiat indruk met zijn tijdloze elegantie.
- 2 De Lampredi-V6 groeide in 1971 naar een inhoud van 3,2 liter en het vermogen steeg naar 165 pk. Gewoonlijk is alleen de behuizing van de distributieriem rood. Het kleppendeckel werd bij dit exemplaar naderhand in dezelfde kleur gespoten.
- 3 Grote ramen, een hoog dak en sierlijke dakpanelen geven een licht en ruim interieur. De sierdelen van echt hout verlenen het geheel extra sfeer. De huidige eigenaar heeft een stuur met een dikkere rand gemonteerd, voor meer grip. Passagiers achterin reizen op een comfortabele achterbank met dikke leren bekleding en hebben genoeg hoofdruimte.



FIAT 130 3200

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor • V6, in lengterichting voorin, één bovenliggende nokkenas per cilinderbank, 2 kl./cil., een dubbele valstroomcarburateur (Weber 45 DFC 8)
Cilinderinhoud • 3.238 cc
Max. vermogen • 121 kW/165 pk bij 5.600 tpm
Max. koppel • 260 Nm bij 3.400 tpm
Aandrijving • achterwielen via handgeschakelde vijfbak (optie: drietraps automaat)
Wielophanging v/a • onafh., voor aan dwarsdraagarmen en veerpoten, in lengterichting geplateerde torsieverbinding en stabilisatorstang, achter aan schuin geplateerde draagarmen en dwarsdraagarmen, veerpoten en schroefveren
Remmen • gevent. schijven rondom
Afmetingen (l/b/h) • 4,75/1,81/1,47 m
Wielbasis • 2,72 m
Gewicht* • 1.655 kg
Bandenmaat • 205/70R14 98T
Topsnelheid • 190 km/h
0-100 km/h** • 12,4 s
Verbruik gem.** • 15,2 l/100 km (1:6,6)
Prijs (1975) • fl. 36.876/€ 16.733



* Afgegeven volgens fabriekspecificaties. Bekleefde gegevens niet.
** Volgens de Italiaanse DIN-norm

MULTITEST
TOPKLASSE SEDANS UIT DE JAREN 70



1 De soepel lopende CIH-zescilinder van 140 pk werd al sinds 1965 gebruikt in de voorganger van dit model. 2 Met zijn met vinyl beklede dak en whitewall-banden is de Admiral B een zwanenzang voor de periode waarin Opel nog een grote speler was in de topklasse. 3 • 4 Een breed, horizontaal gestructureerd interieur met een sierlijke keuzehendel voor de automaat, met rubber beklede metalen pedalen en houten sierdelen uit de plasticboom. Opel vond, net als Mercedes, een toerenteller overbodig: 'Alle grootse dingen zijn eenvoudig van aard', stelde de reclameafdeling. Dat betekent ook uitklapramen in plaats van airconditioning. De achterbank is comfortabel en bekleed met ribfluweel. 5 Ook een soort S-klasse: de rode letter op de achterkant verwees (en verwijst) naar de 140 pk sterke S-uitvoering met een carburateursysteem met twee vlotterkamers.

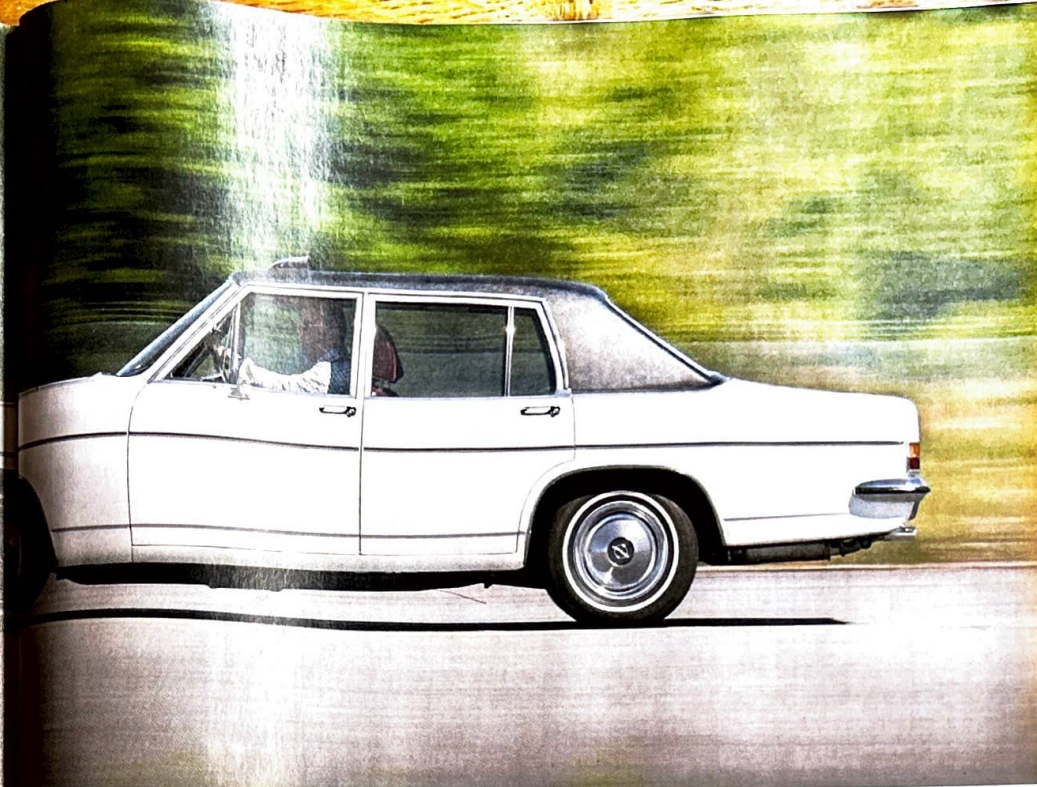
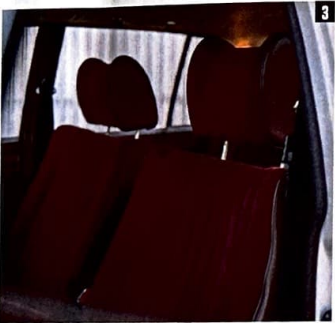


OPEL ADMIRAL B 2800 S

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor • 6-cil. in lijn, in lengterichting voorin, enkele bovenliggende nokkenas, 2 kl./cil., twee valstroom-registercarburateurs (Zenith 35/40 INAT)
Cilinderinhoud • 2.784 cc
Max. vermogen • 103 kW/140 pk bij 5.200 tpm
Max. koppel • 221 Nm bij 3.300 tpm
Aandrijving • achterwielen via drietraps automaat (standaard: handgeschakelde vierbak)
Wielophanging v/a • onafh. aan trapeziëvormige dubbele draagarmen, achteras met dubbele draagarmen en twee homokinetische koppelingen (De Dion)
Remmen • event. schijven rondom
Afmetingen (l/b/h) • 4,91/1,84/1,45 m
Wielbasis • 2,85 m
Gewicht* • 1.585 kg
Bandenmaat • 205/70R14 93T
Topsnelheid • 177 km/h
0-100 km/h* • 14,3 s
Verbruik gem. • 13,0 l/100 km (l:7,7)
Prijs (1975) • fl. 24.876/€ 11.288

*Alle gegevens volgens fabrieksopgave, behalve gegevens met *



maken. Daar staat tegenover dat hij over een groot toerenbereik veel kracht te bieden heeft. En er is ook al bij lage toerentallen veel koppel voorhanden in deze Italiaanse heer van stand, iets wat steeds vergezeld gaat van een donkere, warme uitlaatklank. Het koppel van 250 Nm bij 3.400 toeren geeft een gevoel van sereniteit. De verdeling ervan wordt geregeld met een ZF-vijfversnellingsbak met de eerste versnelling linksonder, die zich prima laat bedienen. Liefhebbers van dit model zullen waarschijnlijk de voorkeur geven aan de handbak boven de drietraps automaat met koppelvormer, al was het maar omdat de 130 dan opwindender rijdt. De Fiat heeft daar, hoe conservatief hij er aan de buitenkant ook uitziet, genoeg talent voor, niet in de laatste plaats dankzij zijn hoogwaardige onderstel. De combinatie van torsiestaven en veerpoten op de

vooras en dempers en schroeven op de achteras had 'iets ingenieus', zo was het autojournaal in de jaren 70 van mening. Het helpt de 130 inderdaad om een hoge mate van stabiliteit en een feilloos stuurgedrag te bereiken. Het absorptievermogen van het onderstel is helaas duidelijk minder in vergelijking met dat van zijn rivalen, vooral aan de voorkant, waardoor de Fiat op dat vlak achterblijft bij zijn opponenten. Het veel hogere geluidsniveau in het interieur draagt ook niet bij aan een hoog niveau van comfort.

Geen topklasse-interieur

De Opel Admiral is comfortabeler en veel stiller. Met 66 dB(A) bij 100 km/h is er vanbinnen zelfs nauwelijks meer geluid waarneembaar dan in de Fiat bij 50 km/h. Alleen voldoet het Duitse interieur verder maar in beperkte mate aan de normen die de topklasse stelde. Terwijl de Fiat een indrukwekkende verzameling tuimelschakelaars en grote sierdelen van echt hout biedt, gaat in het Opel-dashboard aan de onderzijde een groot gat, waarin de smalle automaatconsole, die afgewerkt is met houtlook-plastic, er vreemd verloren uitziet. Het past ook niet bij de status van deze auto dat bijvoorbeeld centrale vergrendeling niet eens op de optielijst stond. Toch sluit je de grote Opel al snel in je hart, vooral deze uit 1975, die nog ruikt als een nieuwe en zelfs nog altijd zijn eerste lak draagt. Alles aan de auto lijkt erop te zijn gericht

De Admiral voelt zich het prettigst als hij rechtuit rijdt, en dat met een gematigd tempo

om je een totaal ontspannen gevoel te geven. Knus comfort vormt de hoofdmoot in het interieur, beginnend bij de zachte, met ribfluweel beklede fauteuils (zo mogen we deze riante stoelen gerust noemen) en eindigend bij de soft afgestelde vering. De voorzijde met zijn horizontale lijnen laat de Opel nog breder lijken dan hij al is.

Amerikaanse school

De Opel ziet er niet alleen uit als een traditionele cruiser, ook tijdens het rijden blijft hij trouw aan de Amerikaanse voorbeelden uit zijn tijd. Cruisen is de belangrijkste discipline uit het oeuvre van

deze auto; de indirecte stuurbekrachtiging, die bovendien rond de middenstand nogal diffuus is, ontmoedigt de bestuurder direct om op hoge snelheid bochten te nemen, hoewel het onderstel er met zijn grote spoorbreedte goed overweg zou kunnen. Opel was destijds vooral trots op de De Dion-achteras, waarbij de wielen net als bij een starre as loodrecht op de weg blijven, maar dankzij de vrij liggende, volledig beweegbare aandrijfassen bij het in- en uitveren toch het comfort bieden van een onafhankelijke ophanging. Dit was een belangrijk onderscheidend kenmerk ten opzichte van de concurrentie. Het feit dat de

Opel 'elke bochtenslag wint', zoals de journalist van het Duitse tijdschrift Stern in 1970 stelde, was waarschijnlijk hooguit slechts van theoretische betekenis voor zijn kopers. De Admiral voelt zich echt het prettigst als hij rechtuit rijdt, en dat met een gematigd tempo. Zijn 140 pk sterke zescilinder-in-lijn spint discreet op de achtergrond en bevestigt het bijna onmerkbaar schakelen van de drietraps automaat met koppelvormer slechts met een verandering van toonhoogte. Bij stationair toerental is de Opel-motor, die zo soepel loopt als als een naaimachine, vrijwel onhoorbaar. Heel anders is de situatie bij de Rover. Die heeft

immers een V8, die de trommelvliezen masseert met een voor dit motortype zo kenmerkende, donkere grom. De drie grote V8-emblemen op de motorkap, middenconsole en achterklep zijn niet echt nodig zijn om het motortype naar voren te laten komen. In feite is de achtcilinder, die al sinds 1968 werd geleverd, het ticket waarmee de Engelsman naar de topklasse promoveerde.

Lager segment

Wat afmetingen betreft hoort de Britse sedan, die eerder alleen verkrijgbaar was als viercilinder Rover 2000, in een lager segment thuis dan de

De Rover is, gezien het land van herkomst, verbazingwekkend vooruitstrevend

andere vier testauto's. De uitsparingen van de portieren, die ver naar voren zijn doorgetrokken, geven een gemakkelijke instap. Op de eerste rij

is er echter bijna 20 centimeter minder schouderbreedte beschikbaar dan in de Mercedes. Achterin zitten de passagiers klem met de knieën, wat niet genoeg wordt gecompenseerd door de weelderige leren bekleding met twee geprononceerd vormgegeven afzonderlijke zitplaatsen op de achterbank en helaas ook niet door de fijnmechanische kinematica van de uitklapramen, die getuigen van traditioneel Brits vakmanschap. Voor de rest is de Rover, gezien zijn land van herkomst, verbazingwekkend vooruitstrevend. Het dashboard lijkt in zijn gereduceerde minimalisme wel Frans; de ergonomische eigenzinnigheid zou ook goed



De geavanceerde wielophanging van de Fiat geleidt de individueel geveerde wielen zodanig dat toespoor en camber nauwelijks veranderen wanneer het wiel inverteert. Bij de Opel zorgt een stijve asbus voor een constante geometrie. Het differentieel, dat separaat op de bodemplaat van de auto is gemonteerd volgens het De Dion-principe, verlaagt het onafgeveerde gewicht.



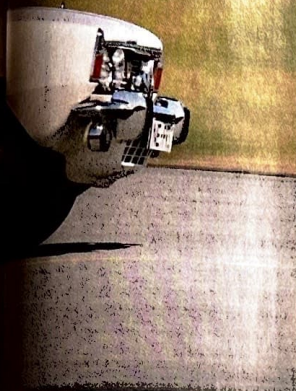
passen in een Citroën. Misschien hebben de ingenieurs uit Solihull inderdaad iets te lang aan de overzijde van Het Kanaal rondgekeken, want ook de constructie van de auto volgt het Gallische model: net als bij de DS heeft het chassis van de Rover een subframe, waarop het niet-dragende plaatwerk is geklonken of gelast. Het exterieur-ontwerp weerspiegelt deze avant-garde in zoverre dat het afziet van de bolle vormen die in de verte doen denken aan vooroorlogse modellen, waar conservatieve fabrikanten uit het Verenigd Koninkrijk in de jaren 60 nog stug aan vasthielden. Wat wel vreemd overkomt, is het contrast met het gedetailleerde, filigran gestileerde front; de grote luchtinlaat onder de bumper verraadt waaraan het niet-dragende plaatwerk is vastgeschroefd. De goede kwaliteitsindruk is een openbaring. Die is waarschijnlijk deels te danken aan de drang naar perfectie van de huidige eigenaar van de geteste Rover, maar het is ook een weerspiegeling van de

Rover-glorie van weleer. Terwijl zijn wat lompe voorganger P5 elke lichtgewicht-constructie weigerde, hebben de ingenieurs bij de P6 veel aandacht besteed aan gewichtsbesparing; met 1.430 kilo is de Rover veruit de lichtste auto in deze test. Toch ziet hij er solide en waardig uit. Hij kwam pas laat terecht in de neerwaartse spiraal van British Leyland. Toen het model uiteindelijk in augustus 1975 door het autoblad Drive toch nog werd uitgeroepen tot de "worst new car", had hij nog maar 19 maanden te gaan in zijn levenscyclus.

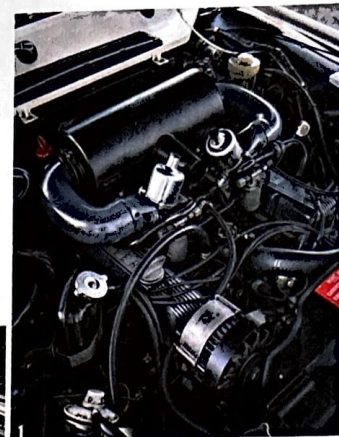
Buick-ontwerp

Onze testauto, die werd gebouwd in 1969 en dus nog steeds behoort tot de Series 1, is uiterlijk de meest pure. Hij heeft tijdens het rijden vitaal understatement hoog in het vaandel. De licht-metalen V8, een Buick-ontwerp dat Rover-baas William Martin-Hurst in 1963 toevallig tegenkwam op een Amerikaanse scheepswerf, duwt de sedan met een bruikbaar koppel van 275 Nm door het verkeer. De Borg-Warner-automaat met drie versnellingen schakelt wat traag; hij geeft er ook de voorkeur aan om vroeg op te schakelen in plaats van op tijd terug te gaan als het gaspedaal diep wordt ingetrapt. Desondanks sprint de Rover met 11,7 seconden sneller naar de 100 dan alle andere testdeelnemers. En met een topsnelheid van 189 km/h is hij bijna net zo snel als de best presterende auto op dit gebied, de Fiat. Bij de

De Rover 3500 V8 kwam pas in een laat stadium in de neerwaartse spiraal van British Leyland terecht



1 Omdat het motorcompartiment van de P6 is ontworpen voor de montage van gasturbinemotoren, past de door Buick ontwikkelde V8 er gemakkelijk in. 2 Het dashboard ziet er verrassend onconventioneel uit voor een Britse auto uit de jaren 60, maar de combinatie van een lintsnelheidsmeter en ronde instrumenten verraadt de typische hang naar excentriciteit van de designers. 3 Het mechanisme van de uitklapramen getuigt van de aandacht voor detail van de Britse ingenieurs, en het Makassarhout in plaats van imitatiehout van het gevoel voor stijl van de huidige eigenaar. 4 Het ontwerp van David Bache fascineert met zijn mix van strakke lijnen en versieringen. De Rover haalt ook in het grensbereik geen streken uit; hij neigt licht tot overtuur.



ROVER 3500 V8

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor • V8, in lengterichting voorin, centrale nokkenas, 2 kl./cil., twee valstroomcarburetors (SU HS6)
Cilinderinhoud • 3.528 cc
Max. vermogen • 103 kW/149 pk bij 5.250 tpm
Max. koppel • 275 Nm bij 2.800 tpm
Aandrijving • achterwielen via drietraps automaat
Wielophanging v/a • voor onafh. aan dwarsdraagarmen en torsiestaven, horizontaal geplaatste schroefveren en stabilisatorstang, achter De Dion-as aan langsdraagarmen, schroefveren en panhardstang, rondom telescopische schokdempers
Remmen • schijven rondom
Afmetingen (l/b/h) • 4,57/1,70/1,42 m
Wielbasis • 2,63 m
Gewicht* • 1.320 kg
Bandenmaat • 195/70R14 91T
Topsnelheid • 189 km/h
0-100 km/h* • 11,7 s
Verbruik gem. • 12,9 l/100 km (1:7,8)
Prijs (1975) • fl. 27.595/€ 12.522
Alle gegevens volgens fabrieksgaave, behalve gegevens met *



sprint van 50 naar 80 km/h is het uitgerekend de Mercedes die vier tienden van de Rover-tijd afsnoept; 215 kilo meergewicht is minder een probleem dan de niet erg geslaagde spreiding van de versnellingen van de Rover, die duidelijk niet optimaal is afgestemd op sprinten op hoge snelheid. Nog een zwak punt van de Amerikaanse versnellingsbak: het verplaatsen van de keuzehendel vergt veel kracht, terwijl de rustieke 'klonk' waarmee de achteruit wordt ingeschakeld haaks staat op het verder zeer verfijnde schakelgedrag. Het feit dat de korte, maar brede V8 onder de motorkap van de sierlijke auto past, is opnieuw een gevolg van de non-conformistische architectuur. Oorspronkelijk waren de Rover-mensen van plan om een heuse gasturbine-aandrijving te plaatsen. Om daar ruimte voor te maken, installeerden ze L-vormige transmissiehefbomen die de krachten vanaf de weg naar een veerunit leiden die horizontaal in de lengterichting boven de voorwielen ligt. Deze unit maakt indruk met zijn ongekend

Dat de Mercedes zou winnen, was geen verrassing, maar zo duidelijk was het helemaal niet

goede absorberende kwaliteiten en fijnbesnaarde respons. Aan de achterzijde is een De Dion-as te vinden, waarvan de voordelen qua rijdynamiek al werden aangehaald bij de Opel Admiral. In de Rover zorgt deze constructie ook voor stabiliteit in de bochten en maakt tevens veilig manoeuvreren mogelijk. De kogelkringloopbesturing, die wordt bediend met een groot stuur met een flinterdunne rand, wordt het liefst door spitse vingers bediend, liefst in geperforeerde bestuurdershandschoenen. Het feit dat hij niet alleen de rol van de gentleman beheerst, hielp de P6 aan een respectabele carrière in zijn thuisland. Terwijl in ons land de

politie in bescheiden auto's rondreed, kregen hun Britse collega's Rovers om mee op criminelen te jagen. Omdat de witte patrouillewagens een brede rode streep in het midden hadden, kregen ze de liefkozende bijnaam *marmelade sandwiches*.

Geen verrassing

Dan komen we aan bij de onvermijdelijke keuze. Welke auto zouden we het liefst meenemen? Op punten zou de Mercedes wat ons betreft winnen. Geen verrassing? Zo duidelijk was dit helemaal niet, want de BMW biedt meer rijplezier en zelfs verrassend veel comfort. Hij geeft de overwinning alleen weg door zijn lagere kwaliteitsniveau, zijn hoge prijs en de soms ernstig tekortschietende onderdelenvoorziening. De Opel en de Fiat zijn heerlijke klassiekers. Beide hebben hun sterke eigenschappen, maar ze maken geen kans om in de kopgroep te komen. De Rover weet te verrassen. Alleen de beperkte ruimte in het interieur zet hem op achterstand. Kenners weten genoeg! ■

