



TEKST JACO BIJLSMA FOTOGRAFIE JESSE KRAAL

Mini supercars

Het genre van piepkleine, lichte, betaalbare doch exclusieve sportwagens is van lang vervlogen tijden. In het Autovisie-jaaroverzicht van 1971 zien we er twee pal boven elkaar: de Lotus Europa en de Lombardi Grand Prix.

M

ENSEN VAN NU KIJKEN JE MEEWARIG AAN als je aanstalten maakt om in een van deze twee ultra lage sportautootjes te stappen. Omdat ze naar hedendaagse maatstaven minuscule, bijna fragiel ogen. De chromen bumpertjes lijken niet groter dan een flinke sierstrip en puur ter decoratie te zijn. Kwetsbare karretjes naar het oordeel van de mens van nu en dat je daarin wilt kruipen en gas wilt geven, zien ze eerder als suïcidaal dan als heldhaftig. Maar die angstige blikken komen van een watjes-

generatie die elk risico uitsluit, dat is 2018. Hoe was dat toen roken nog gewoon was en gordels nog niet verplicht? Was zo'n Lotus Europa toen normaal? Het antwoord is dat ze ook toen al bijzonder waren, zo lezen we in Autovisie nr. 24 van 1967. We citeren: "Toen we voor het eerst een Lotus Europa stonden te bekijken en toen langzaam tot ons begon door te dringen dat het hier géén practical joke betrof, maar dat meneer Chapman dit slanke, lage, racemonster écht had gemaakt om aan gewone stervelingen te verkopen, hebben we een gevoel van twijfel in ons voelen opkomen aangaande het tot dat moment tamelijk ongeschokte vertrouwen in het zakelijk instinct van opgemelde heer Chapman. Wie ter wereld zou nu zo'n ding kopen om mee te gaan rondrijden? Gewóón rijden, bedoelen we, naar kantoor of naar moeders, of naar een feest, of naar een winkel van Sinkel. Néé. Leuk voor Slotemaker en zijn vriendjes misschien, maar voor een gewoon mens? (met excuses aan Slotemaker). Néé! Wie wil nu in de tijgersluipgang zijn voertuig betreden, wie wil nu

genoegen nemen met een zeer povere bagageruimte om te ervaren dat zijn enkele koffertje door de nabijheid van de motor óók nog gebakken wordt, wie zou het durven om ander gezelschap dan zéér sportieve, zéér nieuwsgierige of zéér op 'het hippe' ingestelde lieden voor een ligplaats in de passagierszetel uit te nodigen?" En zo gingen we in die tijd nog even door. Die ellenlange tekst van mijn toenmalige collega zegt veel, want deze minimalistische auto kon aanspraak maken op de meest breedsprakige introductie van dat jaar.

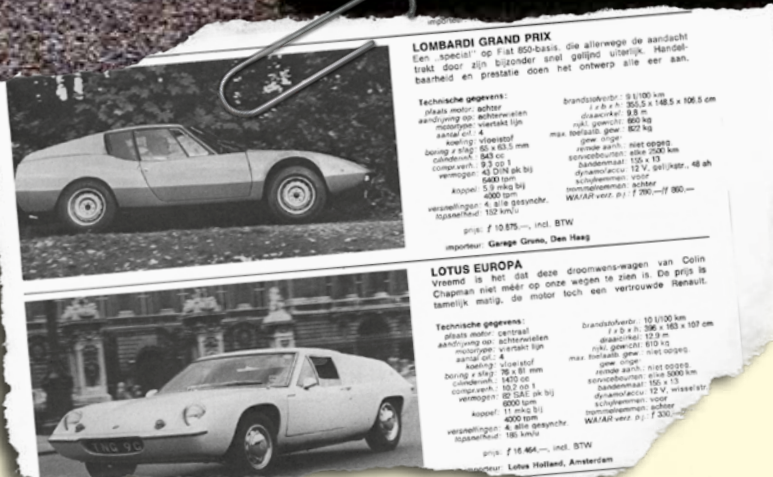
Maar hoe extreem is zo'n Lotus Europa nou feitelijk? Meest opvallend is zijn hoogte, of beter gezegd het gebrek daaraan. Want 107 cm was en is ver beneden het gemiddelde autopeil. En ook het rijklare gewicht van 610 kg is in deze tijd bijna ongeloofwaardig. Met een lengte van 3,96 meter is hij overigens zo'n 12 centimeter langer dan de huidige Lotus Elise, maar wel weer een stuk smaller met zijn 1,63 meter. Als je hem vergelijkt met de Lombardi Grand Prix, zoals we hier doen, dan zie je dat die maar liefst dik 40 centimeter korter is en zelfs nog eens een halve centimeter lager, maar wel weer 50 kg zwaarder. De verklaring zit hem in het andere concept en materiaalgebruik. De Grand Prix bestaat grotendeels uit staal, maar het achterste plaatwerk-deel waarin de lampen zitten gemonteerd is bijvoorbeeld van kunststof. De Lotus-body is helemaal van polyester gemaakt en dat is bij deze S2 vastgeschroefd (bij de S1 verlijmd) op een stalen ruggengraatchassis. Het zijn beide viercilinders, maar wel heel verschillende. Dat begint al bij de cilinderinhoud, want de Lombardi, die gebaseerd is op Fiat 850-techniek, heeft zoals die typeaanduiding al doet

★ **Toen we een Lotus Europa bekeken, begon langzaam door te dringen dat het hier géén practical joke betrof** ★



De cockpit van de S2 had een ander dashboard dan dat van de S1, want dat was onderverdeeld in drie duidelijke secties.





In het jaaroverzicht van 1971 staan beide autootjes gebroederlijk boven elkaar, maar toch zijn de technische verschillen groot.

vermoeden ook die motorinhoud. Niet geheel standaard meer levert de viercilinder 43 DIN-pk. De ontstaansgeschiedenis van deze mini exoot is een beetje diffuus, maar twee namen worden vaak als designers genoemd: Pio Manzù en Giuseppe Rinaldi. Die eerste tekende zeker de conceptcar Autobianchi G31, die in 1968 op de autosalon van Turijn schitterde, maar nooit de productie haalde. Dat concept ontstond naar een idee van de briljante Fiat-ingenieur/designer Dante Giacosa die een coupé met een middenmotor wilde maken met de aandrijflijn van de nieuwe Autobianchi Primula. Alleen werd die aandrijflijn omgekeerd, zodat er geen voorwielaandrijver, maar een achterwielaandrijver met middenmotor ontstond. De Lombardi Grand Prix, die behoorlijk wat designovereenkomsten vertoonde, kwam

daarna tot stand en was een ontwerp van Rinaldi, volgens de meeste bronnen. Dat die Grand Prix de Fiat 850 als basis heeft, betwist niemand. Over het feit dat de hele aandrijflijn werd overgenomen was niet iedereen tevreden, want de motor werd vaak bekritiseerd als ondermaats. Hij mocht er dan snel uitzien, maar eigenlijk viel dat wel een beetje tegen. Accelereren van 0-100 km/h kostte 16,6 seconden en de topsnelheid was onbegrensd 153 km/h, toen ook niet echt snel. De Lotus Europa haalde in 1967 in de handen van de toenmalige Autovisie-testredacteur 179 echte kilometers en voor de standardsprint noteerde deze collega destijds een tijd van 10,1 seconden. Daarbij wees de snelheidsmeter 103 km/h aan.

Wij zien de twee coupeetjes voor het eerst naast elkaar voor het pand van André Kout in de oer-Hollandse polder van de Wieringerwaard. Echt glamourous zijn ze door hun formaat niet. Misschien komt dat door hun prijskaartje, want ze waren destijds ook min of meer betaalbaar: in 1971 kostte de Lotus 16.464 gulden, de Lombardi stond in onze prijslijst voor 10.875 gulden. Nu beginnen de prijzen voor een beetje goed exemplaar bij minimaal 20.000 euro. Ook dat is nog niet astronomisch, maar het vinden van een goed exemplaar is een grotere kunst. Dat weet Henk de Waal ook, want zijn Europa, die op deze pagina's schittert, was ook niet de eerste de beste die hij tegenkwam. Jan

van der Kooij van onze vaderlandse Lotus-importeur en specialist vond deze S2 in Zweden. Een prachtexemplaar uit 1969. Daarbij loopt in tegenstelling tot de latere types de motorkap in één lijn van het dak door naar de achterkant. Bij de latere modellen is die lijn verlaagd om het zicht naar achteren te verbeteren. Welke je ook kiest, dit ontwerp wint geen schoonheidsprijs, eerder de originaliteitstroofe. Het is van de hand van multitalent Ron Hickman die destijds voor Lotus designer en tegelijkertijd de hoofdengineer was. Hij tekende de superlage gestroomlijnde coupé als pure sportauto. Ford was namelijk destijds op zoek naar een racer die Le Mans voor ze moest winnen. Hickman tekende een auto die sterk op deze Europa leek, maar dat ontwerp werd afgewezen door Ford. Colin Chapman was wel ondernemer genoeg om in het design een nieuwe Lotus te zien. En dus maakte Hickman er uiteindelijk de kleinere Europa van. Nu snappen we dat merkwaardige silhouet beter, het is letterlijk het functieprofiel van een straatracer. En dat die achterkant er als een grote tafel uitziet, is ook iets minder bizar als je

★ **Welke je ook kiest, dit ontwerp wint geen schoonheidsprijs** ★

leest dat diezelfde Ron Hickman kort daarna vertrok bij Lotus en de mobiele werkbank Workmate uitvond. Het ontwerp van die doe-het-zelf-werkbank verkocht hij na jaren pushen uiteindelijk aan Black & Decker en pas toen werd hij multimiljonair.

De Lombardi is ook niet zomaar de zoveelste modieuze creatie van een Italiaanse couturier. Zijn schepper was Francis Lombardi, een ace, een voormalig gevechtspiloot met de nodige kills op zijn cockpit. Die direct na de oorlog kortstondig als vliegtuigconstructeur doorging, maar vlot daarna als Carrozzeria Francis Lombardi (zoals zoveel tijdgenoten) Fiats verfraaide. Ook maakte hij mooie *woodies* (stationcars met houtpanelen) en limousines. De vliegtuigervaring zie je terug in de stroomlijn, in het minimalistische en in het functionele design van de Grand Prix terug. Als je het kleine deurtje opent en je jezelf naar binnen weet te wurmen, dan zit je uiteindelijk goed achter zo'n typisch jarenzestigsportstuur. Maar verder is de cockpit vooral origineel en functioneel. Het centrale instrumentencluster is daar een voorbeeld van, de pook is raak geplaatst en de pedalen staan goed genoeg en ze zouden zelfs nog verstelbaar zijn. Naar de overige functies is het vooral raden, dat blijkt als we op zoek gaan naar de knop van de elektrisch bedienbare klappoklampen. Die hebben deze sessie geen zin, de 'ogen' gaan niet open. Aan boord is het verder knus,

Lotus Europa vs. Lombardi Grand Prix



Het Fiat 850-motortje levert met 43 pk bijna de helft van de Lotus-viercilinder. Centraal meterpaneel en het mechanisme van de klāpkop-lampe (onder).



Specificaties

	Lombardi Grand Prix	Lotus Europa S2
bouwjaar	1968-1972	1966-1975
nieuw prijs	fl. 10.875,- (1971)	fl. 16.464,- (1971)
gemaakt	n.b.	4294 exemplaren
huidige waarde	€ 20.000,- tot € 40.000,-	€ 15.000,- tot € 40.000,-
topsnelheid	152 km/h	185 km/h
acceler. 0-100	16,6 s	10,1 s
motor	vier-in-lijn, 843 cm ³	vier-in-lijn, 1470 cm ³
max. vermogen	43 pk/6400 min ⁻¹	82 pk/6000 min ⁻¹
max. koppel	58 Nm/4000 min ⁻¹	108 Nm/ 4000 min ⁻¹
transmissie	4-bak, achterwiel aandrijving	4-bak, achterwiel aandrijving
massa leeg	660 kg	610 kg



Als je goed kijkt, zie je onder de dorpel de 'billenbak' waarin de stoel gemonteerd is uitsteken.



maar niet te krap, de cockpit van de Lombardi omsluit je als een stroomlijnpak van een moderne wielrenner. Dat dit een slim-fit-carrosserie is, blijkt wel uit het feit dat je van opzij kunt zien dat de stoelen in bakken zitten die onder de dorpels zichtbaar zijn. Die billenbakken maken wel dat je ultra-laag in het autootje zit en je echt één voelt met het wendbare machientje. De besturing is behoorlijk direct en je zitpositie is goed. De Grand Prix luistert ook naar niet-F1-coureurs en laat zich gemakkelijk bedienen, een beetje aandacht voor het krappe voetenwerk, maar verder laat hij zich makkelijk menen. Eenmaal op temperatuur voeren we het tempo wat op en dan blijkt hij er vandoor te gaan op het moment dat de naald in de grote toerenteller de 4000 *giri* passeert. Zijn 'on cam' moment is goed voelbaar, de later gemonteerde scherpere nokkenas heeft dan zijn ideale werktempo. De 'show and go' zijn goed in balans. Tot de ontsteking de tel kwijtraakt bij een noodgedwongen laagtoerig sukkeldrafje in het dorp. Dan blijkt dit licht opgevoerde volbloedje liever toeren te scheuren en niet van wandelen te houden.

De Europa lijkt in dat opzicht wel een Amerikaan als het gaat om het karakter van de transaxle aandrijflijn. Origineel is de 1.5-liter Renault 16-motor 82 pk sterk en merk je dat hij meer 'longinhoud' heeft als je wilt blazen. Terwijl dat overigens als een misplaatste term voelt bij een auto die ondanks zijn compromisloze sportauto-opzet ook zo goed kan toeren. Deze Europa is zeer relaxed te rijden, maar je merkt dat je met een profsporter te maken hebt als je het

De Lombardi Grand Prix is ook gemaakt als O.T.A.S. en Gianini Gran Prix en als Abarth Scorpione.

tempo opvoert. Dan voel je dat het bescheiden vermogen maximaal te verzilveren is met zo'n strak chassis en laag zwaartepunt. De besturing is volstrekt naturel, niet zwaar, maar relatief licht en volstrekt transparant. Deze Lotus spreekt de taal van de banden, het is alsof je chirurgische handschoenen draagt. Dat betekent ook dat je goed voelt dat het rubber eveneens klassiek is, een moderne band zou het informatielevel nog naar grotere hoogte kunnen sturen. Maar dat zou de ervaring bederven, want juist die bereikbare limieten maken deze auto speels. Met 82 pk, of iets wat daarop lijkt, wordt het met hedendaagse banden niet spannender, met historisch rubber daarentegen praat deze lichte Lotus als een topvleugel tegen je. Fijnbesnaard, warm, bijna akoestisch. Je ligt bijna achter het stuur en toch zit je goed, pal voor de viercilinder die als een sing-a-song-writer zijn verhaal vertelt. Als je hem aanspoort, zingt hij zijn levenslied met emotie, maar fanatieke uithalen behoren niet tot het repertoire van deze excentrieke Brit. Daarvoor moet je een *big valve twincam* hebben, of de voor de racerij getunedede versies, de 47. Dan pas verandert de Europa van een atleet in een straatvechter. Net als de Lombardi is het zo'n dynamisch ding dat de standaardmotor dat fantastische chassis geen recht doet, de echte sportkwaliteiten komen er dan niet uit. Het zijn vooral bijzondere sportautootjes. Daarbij gaat het zeker niet alleen om de prestaties, maar vooral ook om het gevoel dat ze je weten te geven. Dat blijkt ook uit de tekst van mijn voormalige collega Hans Veldhuis over de exclusiviteit van de Lombardi, die ook grotendeels op de Lotus van toepassing is: "De kleine volksoplopen die zich gedurende Autovisies testperiode rondom de felrode, agressieve uitzijnde 850 Grand Prix vormden, mogen daar het bewijs voor leveren. En niet alleen om te zien is de Grand Prix een zeer opmerkelijk wagentje, ook het rijden in deze tweezitter met zijn formulewagenstuurtje, zijn renwagenrijpositie en schoenlepelinstap is een belevenis van de eerste orde." ▲

★ Niet alleen om te zien is de Grand Prix opmerkelijk, ook rijden is een belevenis ★

ALPINE A110

U zocht een compacte, lichtgewicht sportwagen met Renault-motor en geschikt voor competitie? De Lotus Europa vinkte alle vakjes aan, maar voor de hand liggender was de Alpine A110. Van 1961 tot 1977 gebouwd rond een ruggengraatchassis, een glasvezel carrosserie en een bak onderdelen uit de Renault-schappen. Tikje mainstream misschien, maar in werkelijkheid een briljante *poor mans* Porsche. Ontelbare successen op rallyparcours en circuits spreken boekdelen.



Pocket rockets

Als je in de jaren 70 op zoek was naar een betaalbare supercar, dan kon je je centen stukslaan op een Lombardi Grand Prix of Lotus Europa. Of op een Opel GT of Honda S800 bijvoorbeeld. Maar zocht je een echt exotisch alternatief, dan was de keuze ineens helemaal niet zo groot. We hebben een aantal meer of minder obscure tijdgenoten met vergelijkbare insteek bij elkaar gezocht...

TEKST WALTER VAN SLOTEN

**ÚVMV/SKODA 1100 GT**

Wedden dat u deze nog niet kende? Een losjes op de Saab Sonett gebaseerde sportwagen uit Tsjecho-Slowakije met rasechte supercarlooks, en (in tegenstelling tot de Saab) achterin geplaatste Skoda motor met 75 pk. Eerlijk is eerlijk, deze was eigenlijk niet te koop, ondanks dat hij nagenoeg serierijp was. Blijkbaar is productie stukgelopen op de ijzeren Oostblok-bureaucratie. Er zijn ooit zeven exemplaren geproduceerd, dus als u heel goed zoekt...

MORETTI 850 SPORTIVA

Lombardi was zeker niet de enige Italiaanse *carrozzeria* die met de techniek van de nederige Fiat 850 aan de slag ging. Onder andere Vignale, Michelotti, Allemano, en zelfs Zagato bouwden fraaie varianten. Misschien wel het mooiste ontwerp kwam van Moretti, zij boetseerden dit beeldschone coupeetje, met meer dan een hint naar de Ferrari Dino. En helaas ook hier beloofde het uiterlijk meer snelheid dan de 47 paarden achterin waar konden maken.

**MATRA 530**

Matra kon je eigenlijk wel een beetje zien als Franse tegenhanger van Lotus, het was net zo'n techneuutenmerk. De opvolger van de Matra Djet werd deze 530, een tamelijk bizar ogende 2+2 coupé met in het midden geplaatste Ford V4 en uitneembare dakpanelen. Het ontwerp kon alleen maar uit Frankrijk komen, het leek wel een kruising tussen een Citroën DS en de R.530 raket van Matra en waar de naam van geleend werd.

**TOYOTA SPORTS 800**

Briljant idee van Porsche, zo'n uitneembaar dakpaneel in je sportwagen. Laat Toyota dat nou net een jaartje eerder hebben bedacht voor de piepkleine Sports 800. Waarschijnlijk zodat de incidentele westerling die er een kocht er ook in kon rijden. Het tweecilinder boxertje leverde slechts 45 pk, maar met een gewicht van 590 kilo kon je er toch maar mooi 160 km/h uit wringen.

**SAAB SONETT**

Saabs ietwat vruchteloze poging om voet aan de grond te krijgen in de lucratieve Amerikaanse markt voor kleine (Europese) sportwagens. De eerste zes Sonetts (nu zeer gezocht) waren roadsters. Vanaf 1966 op de markt als voorwielangedreven coupé met tweetaktmotor, die al snel vervangen werd door een nauwelijks sterkere Ford V4. De oliecrisis maakte een eind aan deze sympathieke Saab. Vooral de derde versie (foto links) heeft met zijn lange neus, afgehakte kont en klappoklampen een hoog droomautogehalte.

**MELKUS RS**

De winst voor beste supercarlooks in deze categorie (inclusief vleugeldeuren!) gaat naar Melkus. Ook uit het Oostblok, specifiek gezegd de DDR en vanwege de aldaar beschikbare techniek voorzien van een walmende tweetakt Wartburg-driepitter. Die voor de gelegenheid wel zo'n 70 pk ophoestte. Er zijn exemplaren bekend met een Moskvitch of zelfs BMW-motor. Je kon de Melkus alleen kopen als je een 'bewijs van raceactiviteit' kon overhandigen (en een trouw partijlid was). Tussen 1969 en 1979 zijn er 101 gebouwd/geïmproviseerd, daarvan is een exemplaar intertijd geëxporteerd naar West-Duitsland. Nu een gezocht collectors item.

ASA 1000 GT

Een mini-supercar met echte supercar roots! Geïnitieerd door Enzo Ferrari, ontworpen door Bertone. Chassis gebaseerd op het buizenframe van de 250 GTO, ontwikkeld door Bizzarini en voorzien van een stukje van Ferrari's legendarische Colombo V12, een 1092 cm³ grote vierpitter met 91 pk. Volkomen onbegrepen door de doelgroep, die liever meer geld uitgaf aan een Ferrari waar ook Ferrari op stond... Uiteindelijk nog geen 100 stuks gebouwd, tegenwoordig zeer gewild bij verzamelaars.

**PUMA GTE**

Prachtig geproportioneerde Italiaans ogende sportwagen uit... Brazilië. Helaas geen V12 onder de kap, maar een pruttelende Volkswagen-boxer achterin en ondersteltechniek van hetzelfde merk. Ook geleverd als de vergelijkbaar fraaie GTS cabriolet en geëxporteerd naar de Verenigde Staten en Europa. De kans dat je er een tegenkomt in Nederland is klein, maar aanwezig.

