AUTO VAN DE MAAND: **BMW 118i**
+ EEN WEEK MET: **MERCEDES E BREAK 300 DE**

Auto Wereld

OKTOBER 2019

€ 4,40

EXTRA VEEL TESTS
AUDI Q3 SPORTBACK
KIA XCEED • MITSUBISHI L200 & ASX
PORSCHE 718 SPYDER • SKODA KAMIQ

EINDELIJK! PORSCHE
TAYCAN

DUITSE TESLA KILLER?

10
5 414248 219097
27 SEPTEMBER 2019
€ 4,40

LAND ROVER DEFENDER

VOLKSWAGEN ID.3

NISSAN JUKE

ELEKTRISCHE SUV-KAMP
MERCEDES EQC vs. **AUDI E-TRON** vs. **JAGUAR I-PACE**

EXCLUSIEF: WE REDEN MET DE **MCLAREN GT**

+ GRATIS LIFESTYLEMAGAZINE **MILES**

VERGEET DIE TENNISBALLEN

Volgens flauwe grappenmakers beperkt het tunen van een Lada zich tot het plaatsen van een tennisbal op de trekhaak. Wie het daar niet mee eens is, is Guy Moerenhout. Die heeft zijn indrukwekkende Abarth-collectie uitgebreid met een al even impressionante Lada-verzameling. Hij heeft ze te kust en te keur, de rally-Lada's. Wij mochten er vier uitkiezen. Woord: Iwan Kneuts Beeld: Dennis Noten

KREATOR
Guy Moerenhout Racing
POWERPLUS
B O-AEH-906

Sinds Guy Moerenhout zich op Lada heeft gestort, hebben er nog nooit zoveel Russische auto's over de Belgische rallywegen gereden. Het jaarlijkse hoogtepunt voor Moerenhout & Co is de Legend Boucles in Bastogne, waar een ware Lada-armada aan de start komt. Zijn zwak voor het Russische merk is dan ook geen bevlieging. Moerenhout en Lada hebben samen een verleden. Al in 1980 reed de man zijn eerste rally in een zelf geprepareerde Lada 1300 en bouwde hij een 1500 S waarmee niemand minder dan Teddy Pilette enkele rally's om het Belgische kampioenschap betwistte. Veel succes was er voor de Lada-equipes niet weggelegd, maar dat had soms ook wel met externe factoren te maken, zoals in de Boucles de Spa in 1980. Pilette had zijn auto voorzien van een Super Snooper-radarverklikker, maar werd uit de wedstrijd gezet nadat de politie hem had betrapt terwijl hij over een doorlopende witte lijn inhaalde. Een jaar later scheelde het geen haar of Patrick Snijers stond met een Lada aan de start van diezelfde Boucles de Spa. Keesings Auto Magazine had het idee opgevat een goedkope rallywagen te bouwen, die achteraf tussen de lezers zou worden verloot. Maar niet nadat de bij Guy Moerenhout klaargestoomde Lada 1500 S met een bekende coureur aan het stuur die Ardense rally zou hebben gereden. Omdat Snijers op dat moment nog op zoek was naar centen én een auto, stelde de initiatiefnemer van het project Marc Martens hem voor om met de Keesing-Lada te gaan rijden. Maar voor het jonge talent kon toehappen, was zijn bijrijder Eric Symens bij Jeff Churchill al een Ford Escort RS 1800 gaan huren. Met het gekende resultaat. Snijers won niet alleen de Boucles de Spa, maar leverde met zeges in het Circuit des Ardennes en de Haspengouwrally een zuivere hattrick af. En de Keesing-Lada? Die werd aan Flory Roothaert toevertrouwd, die ermee in het opgavepark eindigde.

DE BASIS 1300 RS

Ons verhaal start met de Lada 1300 RS, een auto die door Guy Moerenhout in het begin van de jaren 80 werd gebouwd in opdracht van Scaldia-Volga. 'De Lada-invoerder wilde het merk voor een sportief publiek aantrekkelijk maken en vroeg me om een versie te maken die ook in rally's kon worden ingezet', legt de tuner uit. 'Ik nam als basis een 1300, die dan wel helemaal onder handen werd genomen. Op de motor werden twee Weber 40 DCOE-carburatoren gemonteerd. Verder werden de nokkenas en de uitlaatcollector verbeterd en kreeg de ventilator andere, efficiëntere koelvinnen. Het resultaat was een vermogen van om en bij de 100 pk.'

De 1300 RS werd verkocht via een tiental aangeduide Lada-sportdealers en werd ook in Nederland, Frankrijk, Noorwegen en Finland aangeboden. In totaal werden er in de garage in Mortsel een dertigtal gebouwd, die zo goed als allemaal verdwenen zijn. De auto waarmee wij de weg op mogen, is dus een replica die tot in de kleinste details conform is aan het origineel. 'En heel straf. Net nadat deze auto klaar was, kwamen we een echte op het spoor. De wagen was destijds verkocht door een dealer in de buurt van Charleroi aan iemand die er echt rally's mee is gaan rijden. We hebben hem meteen gekocht en zijn hem nu aan het restaureren', lacht Moerenhout nog.

Je kan het je misschien maar moeilijk inbeelden, maar in deze Lada stappen, is best wel een emotioneel moment. Wanneer we achter het stuur plaatsnemen, komen de herinneringen terug aan de Fiat 124 die vader in 1968 kocht. Een 124 met een originele Abarth-uitlaat, die nog zonder versterking knetterde en knalde dat het een lust was. Maar het is vooral de kleine toerenteller links naast het rechthoekige, door de kilometerteller gedomineerde instrumentenbord die onze aandacht trekt. Die stond namelijk ook in onze 124. Wijzend naar die kleine Jaeger-meter, legde vader toen uit hoe belangrijk het was de motor in het juiste toerentalbereik te houden. 'En trek hem zeker niet over zijn toeren!'

Die toerenteller maakte samen met het sportstuur, de Koni-schokdempers en de lichtmetalen 13-duimsvelgen deel uit van de standaarduitrusting van de 1300 RS. 'De auto werd verkocht voor 125.000 frank *(zo'n 3.100 euro, nvdr.)*, dat was 25.000 frank *(of 620 euro, nvdr.)* duurder dan de standaardversie. Kuipstoelen waren een optie', overloopt Moerenhout de uitrusting van zijn Lada, die ook als kant-en-klare rallywagen werd aangeboden voor 230.000 frank (5.700 euro).

Pijn en genot

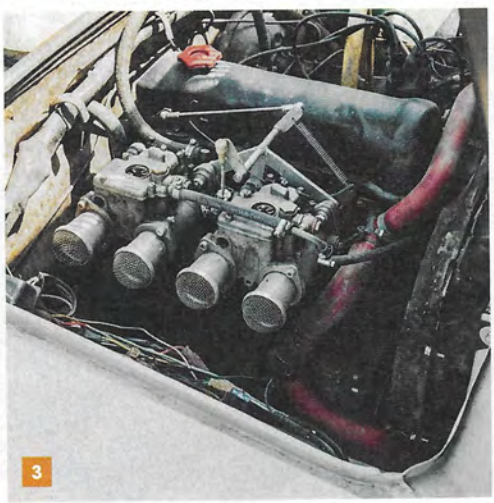
Dat vader later Lada-dealer werd, versterkt de band met het Russische merk nog een beetje. Hoewel, dat mag nu ook niet worden overdreven. Wanneer we de motor starten, met de ogen gericht op de toerenteller, gaan onze gedachten eerder terug naar de Fiat 124. En naar onze kinesist, want door de plaatsing van de pedalen, het gaspedaal in het bijzonder, moeten we onze linkerknie in een zodanige bocht wringen dat het hele been na enkele kilometers pijn begint te doen. Volgas geven, brengt even soelaas. En ja, daar zijn rallywagens tenslotte voor gemaakt.

En wat een genot, dat gas geven. Hier is alles echt, dat heerlijke geluid van dorstig benzine slurpende Webers en de klank van de uitlaat die het vanaf de hogere toeren overneemt. Gelukkig blijft het niet alleen bij een soundtrack en is er ook het gevoel dat de Lada echt vooruit wil. Cijfers moeten we jullie schuldig blijven en misschien is dat maar goed ook.

1

2

'EN TREK HEM ZEKER NIET OVER ZIJN TOEREN!'



1 De piepkleine toerenteller maakt in het interieur het verschil.

2 De uitbouw, de spoilers en de velgen geven de 1300 RS een wat virieler voorkomen.

3 Dubbele Weber-carburators zijn de krachtpillen van de Lada-motor. Goed voor om en bij de 100 pk in deze versie.

4 Kuipstoelen waren in het begin van de jaren 80 een optie.

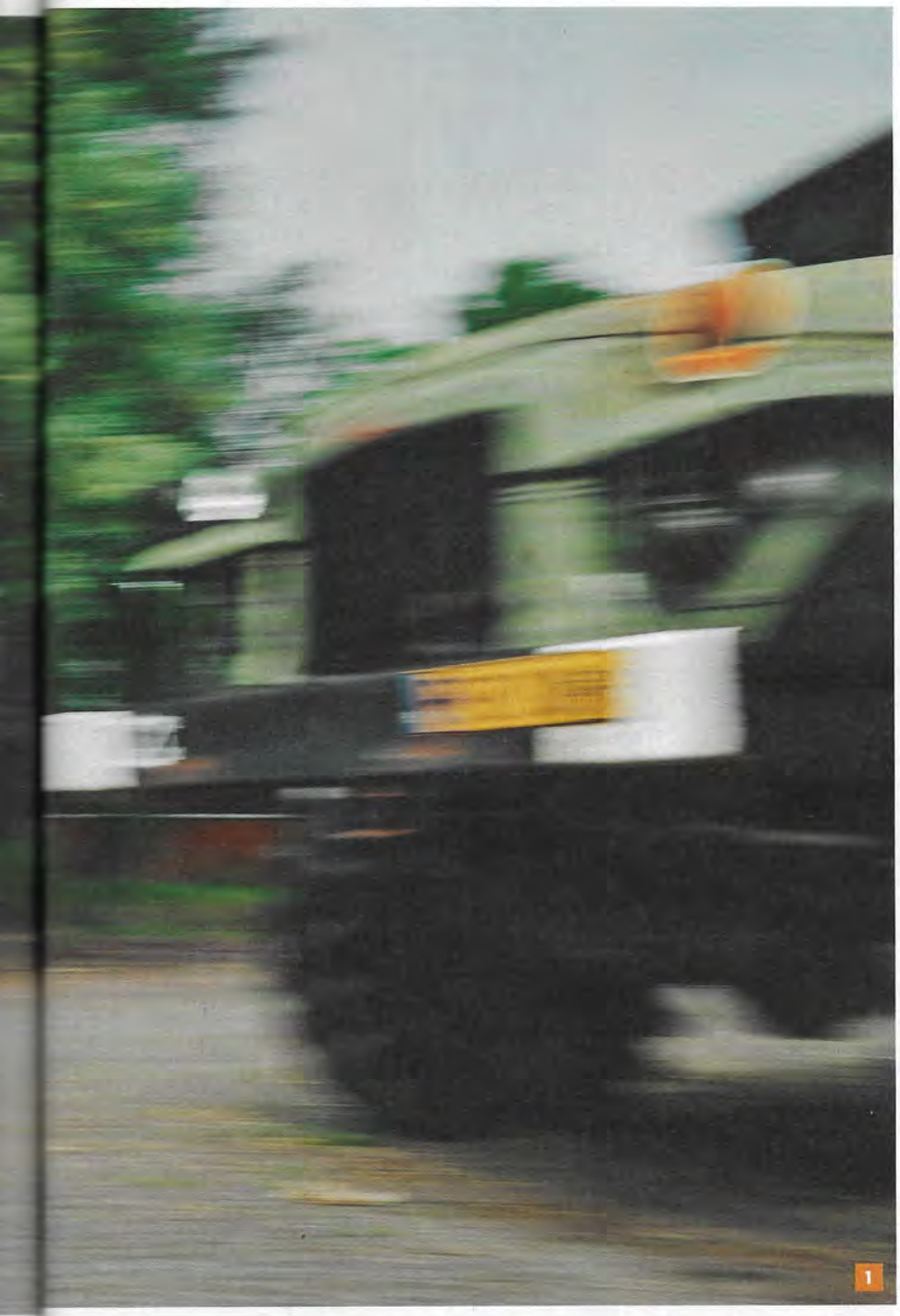
MTX WAS OPGERICHT DOOR ENKELE PILOTEN DIE IN EEN VERLATEN SCHUUR IN DE BUURT VAN PRAAG RACEWAGENS BEGONNEN TE BOUWEN

1 Op de bredere spatborden en de lichtmetalen velgen na ziet de MTX er een beetje gewoon uit.

2 MTX ontdekte dat die van Lada een betere basis voor rallymotoren waren en schrok er niet voor terug ze in Skoda's te droppen.

3 Wat waren rallyfans vroeger toch met weinig al gelukkig te maken.

4 Kenmerkend voor de MTX is het op maat gemaakte én sportieve instrumentenbord.



HET ALTERNATIEF 1600 MTX

Metalex of kortweg MTX was in 1969 opgericht door enkele piloten die ergens in een verlaten schuur in de buurt van Praag racewagens begonnen te bouwen. Toch duurde het tot 1997 vooraleer een ruimer publiek weet kreeg van het bestaan van de Tsjechische constructeur, toen deze met de MTX Tatra V8 een supersportwagen bouwde die het eerste officiële Tsjechische snelheidsrecord neerzette. In 1971 besliste Skoda om een raceserie met eenzitters op poten te zetten, zeg maar een eigen en net iets meer gesofisticeerde versie van de Formule Vee. Metalex bouwde het chassis, waarin een 1.100 cc grote Skoda-motor werd gehangen. Daarnaast bouwde Metalex nog tweezitters en transformeerde het toerismewagens, waarbij het als basis niet voor Skoda maar voor Lada koos. Metalex startte in 1974 met de 1300 MTX, waarvan de motor was opgevoerd tot 108 pk. Verder kreeg de auto een gewijzigde transmissie, de kortere achterbrug van de Lada Break, Koni-schokdempers en een sportief dashboard met ronde wijzerplaten. De 1600 MTX is met dezelfde ingrediënten klaargestoomd, maar zijn via Weber 40 DCOE-carburators gevoede 1,6 liter-motor levert afhankelijk van het niveau van de tuning van 115 tot 155 pk. Een volledig rallyklare MTX-Lada stond vooraan op de ingekorte veren van een Volga en achteraan op de eveneens geknipte veren van een Lada 2102 Break. Voor de schokdempers werd eerst een beroep gedaan op Bilstein, maar later werd overgeschakeld op Fichtel & Sachs. En een echte Lada MTX had speciale lichtmetalen velgen met banden maatje 210/60 13.

Lada-Skoda of Skoda-Lada

Vanaf deze kant van het IJzeren Gordijn bekeken, lijkt wat Metalex daarginds uitspookte op het betere kunst- en vliegwerk. Wat het eigenlijk ook wel was. Waarbij we echter niet mogen vergeten dat speciale raceonderdelen er schaars waren en het vooral een kwestie was van roeien met de riemen die je had, Inzicht, ervaring en fingerspitzengefühl konden toen zeker het verschil maken. Dankzij Metalex kwam het ook bijna tot een huwelijk tussen Skoda en Lada. Aan het begin van de jaren 80 besloot het Agroteam JZD Slusovice om een eigen Groep B-auto te gaan bouwen: de Skoda 160 RS MTX, een auto met schijfremmen rondom, een speciaal ontwikkelde achterwielophanging en... een Lada-motor. 'MTX kende, omdat ze met beide merken werkten, de sterke en de zwakke kantjes van de verschillende motoren. Zo hadden ze geleerd dat de Lada's een betere basis vormden voor racemotoren. Hun blok was steviger en het geheel liet de tuner meer vrijheid. Metalex bouwde zelfs een 2 liter-zestienklepper op basis van een Lada-motor', vult de Abarth- en Lada-goeroe aan.
Jammer genoeg slaagde het Agroteam er niet in om de 160 pk sterke Groep B-Skoda te homologeren. Bij dat merk vonden ze het geen goed idee om een Lada-motor in hun auto's te leggen. En de fabriek had zelf al de 130 LR in Groep B-uitvoering klaarstaan. Het Agroteam besloot dan maar om er helemaal mee op te houden. 'Eigenlijk grappig, dat Lada-Skoda-verhaal. Want je wil niet weten hoeveel Skoda's er met een Lada-motor rondreden in die tijd. Officieus weliswaar', lacht de huidige eigenaar van de 1600 MTX.

HET BESTAAN VAN DE LADA ABARTH WAS JARENLANG STOF VOOR DISCUSSIE, HET IS HET ZELFS NU NOG

HET SPOOK 1500S ABARTH

Heeft er ooit een Lada Abarth bestaan? Waarom niet, zou je denken. De Lada is een omgekatte Fiat 124, dus waarom niet even bij Abarth langslopen om het Russische vervolg op de Auto van het Jaar uit 1967 sneller te maken? Wel, officieel is het nooit gebeurd. 'Toch is er het verhaal van twee Lada's 1500 S die via het Poolse fabrieksteam bij Abarth zijn terechtgekomen om er geprepareerd te worden', vertelt Guy Moerenhout. Dat moet ergens in de vroege jaren 70 geweest zijn. Die auto's zijn dan teruggestuurd naar Polen, waarna er eentje bij Stasys Brundza in Vilnius is terechtgekomen. Brundza was fabrieksrijder bij Lada en runde in Litouwen zijn eigen tuningzaakjes. Hij kopieerde de Abarth-preparatie om in 1976 met die Lada 1500 S zesde algemeen te eindigen in de Acropolis Rally.' Lange tijd bleef het onduidelijk of het verhaal wel klopte. 'Het bestaan van de Lada Abarth was inderdaad jarenlang stof voor discussie, het is het zelfs nu nog. Maar de zoon van de man die toen de Lada's in Italië onder handen nam heeft recent toch de mythe van de Abarth bevestigd.

De derde auto waarmee wij de weg op mogen, is een herinterpretatie van de door de Abarth-toverstok beroerde Lada 1500 S. 'Ik heb me gebaseerd op de

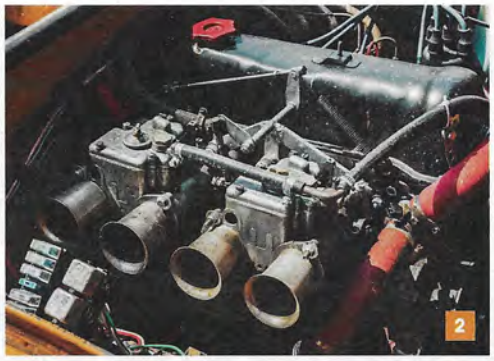
1

informatie die ik over de auto heb teruggevonden en probeerde hem tot in de kleinste details juist na te bouwen. Alle gebruikte onderdelen zijn van Abarth: de volledige uitlaat, de zeldzame Crommodora-velgen van magnesium, het stuur en noem maar op. De stoelen zijn dezelfde als de kuipjes die door Fiat Corse, zoals de raceafdeling toen heette, werden gebruikt in de 124 Abarth Spider en de 125 S, waarmee de Lada 1500 S nauw verwant is. Meer dan drie maanden hebben we aan de auto gepuzzeld.'

Topmodel

De 1500 S was het sportieve topmodel van Lada. Dat merken we van zodra we ons in de kuipstoel hebben geïnstalleerd. Door het Abarth-stuur heen zien we het instrumentenbord dat hier bestaat uit twee grote ronde klokken met rechts drie kleinere meters met Russische opschriften. Dankzij de wijzerplaten herkennen we, van links naar rechts, een benzinemeter, een watertemperatuurmeter en een oliedrukmeter. Dit is al een heel ander beestje dan de twee Lada's die we eerder reden. De sfeer aan boord is veel sportiever, zeker wanneer we de motor starten. Je hoort gewoon dat er meer werk is in gestoken. De twee dubbele Weber 45 DCOE-carburators die gulzig de benzine naar binnen zwelgen en het stoere geluid van de uitlaat brengen ons meteen in de juiste stemming.

'Dit is een 1,6 liter met een bewerkte cilinderkop en krukas, een scherpere nokkenas, andere zuigers en een volledige Abarth-uitlaatlijn die goed is voor 135 pk', legt de tuner uit. Niet meteen het vermogen waarvoor je vandaag in katzwijm valt. Nu ja, toen ook niet. Maar deze Lada is duidelijk niet onder een dode kip uitgebroed. En ja, er staat wel een toerenteller in, maar met deze motor kan je mooi op je gevoel en je gehoor werken. Hij trekt vlot in de toeren en neemt na het precieze schakelen meteen de draad weer op. Het bochtenwerk met de Lada is een ander paar mouwen. Het stuur blinkt niet meteen uit in directheid en precisie en de reacties van de auto bij het insturen doen vermoeden dat de stoere Rus zich eerder thuisvoelt op gladde en/of onverharde rallywegen dan op kurkdroog asfalt. Ook vertragen is een hele klus. Maar als je ziet welke remmen, schijven voor en trommels achter, er in de 13-duimsvelgen zitten, is dat niet zo verwonderlijk. Een ietwat sportieve auto heeft vandaag remschijven die minstens even groot zijn als de velgen van deze Lada. De enige manier om met deze auto snel te gaan is... zo weinig mogelijk aan dat middelste pedaal raken en zoveel mogelijk snelheid mee de bocht in nemen.



2

3

4

1 Het interieur van de 1500 S zag er standaard al sportiever uit en wordt hier afgewerkt met een authentiek Abarth-sportstuur.

2 De 1,6 liter-motor in deze auto is goed voor 135 pk.

3 Exclusieve magnesium Crommodora-velgen maken het verschil op de Abarth.

4 De door Moerenhout gebouwde Lada is uiterlijk een getrouwe weergave van de auto waarmee Brundza in 1976 zesde werd in de Acropolis Rally.

HET BEEST 2105 VFTS

'Ik heb een echte, door Brundza geprepareerde VFTS en een in Hongarije gebouwde replica', nodigt Guy Moerenhout ons tenslotte nog voor de laatste testrit uit. Doorgaans zouden we voor het origineel kiezen, maar iets in ons zegt dat we beter voor de Hongaarse Lada gaan. We hebben het ons niet beklaagd. VFTS staat voor Vilniusskaja Fabrika Transportnych Sredstv, de firma die door Stasys Brundza werd opgericht en evolueerde van een herstelatelier naar een tuningbusiness. Brundza is een man met een lange staat van dienst. Hij werd niet alleen zesde in de Acropolis Rally in 1976, twee jaar eerder won hij met een Moskvitch 412 al de Tour d'Europe.

De 2105 VFTS werd op 1 oktober 1982 gehomologeerd in Groep B. Het reglement van de FIA voorzag wel dat er, om dat te kunnen doen, 200 exemplaren van een model moesten worden gebouwd. Maar zo lang er dat soort quota bestaan, zijn ze natuurlijk ook al met de voeten getreden. Zo ook met de 2105 VFTS, waarvan er tussen 1982 en '90 zelfs maar een dertigtal zijn gemaakt. De Groep B-auto had een intussen klassieke Lada-rallymotor: de 1,6 liter met twee kleppen per cilinder en twee dubbele Weber-carburatoren, die 160 pk bij 7.000 toeren leverde. Die zat in een 920 kilogram zwaar koetswerk, dat dankzij het gebruik van meer aluminium onderdelen in de latere Evo 2-versie nog een kloeke 100 kilogram afviel. Brundza bouwde in die periode ook een experimentele Groep B-versie van de Lada Samara met de codenaam EVA, wat staat voor Experimental Vilnius Autoplant. Die had een centraal achterin gemonteerde zestienkleppen-turbomotor met een vermogen dat naargelang de turbodruk varieerde van 270 tot 300 pk. Opmerkelijk was dat die kracht via de achterwielen weg moest, terwijl vierwielaandrijving toch wel al de norm was. Veel potten heeft EVA dan ook niet gebroken. In 1986 werd de Groep B verboden en Rusland legde de productie stil.

Made in... Hongarije

De 2105 VFTS daarentegen zette zijn carrière vrolijk verder en steeds meer rallyrijders begonnen kopieën te bouwen. Vooral in Hongarije werd de 2105 VFTS heel populair. Een populariteit die nog steeds niet tanende is. Tot vandaag kan je in Hongarije met deze auto zowel in regelmatigheids- als in snelheidsrally's meerijden.

In de VFTS worden we eindelijk omringd door een rolkooi die de indruk geeft ons echt te kunnen beschermen. En achter het Momo-sportstuur daagt een door koolstofvezel gedomineerd dashboard op, met vlak voor onze snufferd een kanjer van een toerenteller omringd door kleinere meters. De kilometerteller, een onmisbaar instrument in regelmatigheidsritten, staat centraal op de boordplank, mee in het zicht van de navigator. Verwijzingen naar een standaardauto zijn er nog nauwelijks. Misschien de versnellingspook, maar de reusachtige en recht omhoog stekende hendel van de hydraulische handrem zorgt ervoor dat we in de sfeer blijven. En wat misschien wel het belangrijkst is, de aluminium pedalen staan hier wel perfect opgesteld. Het gaspedaal gaat dan ook meteen naar beneden vanaf het moment dat we de startknop indrukken. De Webers moeten vollopen, anders kan je blijven starten. Onderweg naar baantjes waar we de paarden, om en bij de 200, de vrije teugel kunnen laten, lijken de geluiden op die van een symfonisch orkest dat de instrumenten aan het stemmen is. Volledig in harmonie met het gevoel dat we achter het stuur hebben, namelijk dat de auto alle kanten op wil. Een gevoel dat als een zeepbel uiteenspat, eens we het gaspedaal echt naar de plank kunnen jagen.

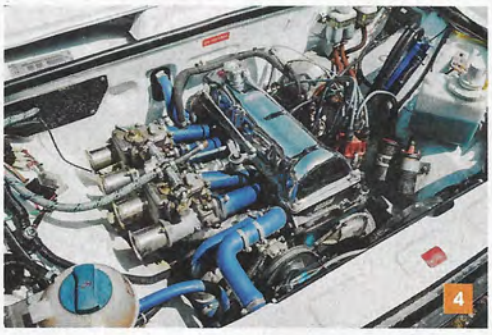
Vergeleken met de voorgangers, lijkt de naald van de toerenteller naar de rode zone te vliegen, een oefening die na vliegensvlug schakelen wordt overgedaan. En overgedaan. In de VFTS zit een zogeheten dogbox met rechte tanden, waarmee je probleemloos zonder ontkoppelen kan op- en terugschakelen. Een droge knak bevestigt dat de versnelling is ingeschakeld. Een oefening die we dankzij de korte overbrengingsverhoudingen van bak en achterbrug regelmatig mogen herhalen. Wat helemaal geen straf is. De VFTS-replica is een - met een beetje goede wil - robuuste en moderne rallywagen die nog in weinig doet denken aan de auto's die we eerder reden. Ook het draaien gaat dankzij het directere stuur en de bekrachtiging preciezer en makkelijker. Wat blijft is dat de Lada in alle omstandigheden een voorspelbare rallywagen is. 'Ik vind deze auto een droom om mee te rijden', glimlacht Guy Moerenhout. We gaan hem niet tegenspreken.

TOT VANDAAG KAN JE IN HONGARIJE MET DEZE AUTO ZOWEL IN REGELMATIGHEIDS- ALS IN SNELHEIDSRALLY'S MEERIJDEN

2

1

3


4

1 De hoekige lijnen en de opgebouwde carrosserie-onderdelen doen een beetje aan de Fiat 131 Abarth denken.

2 Het betere materiaal, verwijzingen naar een standaardauto zijn er nog nauwelijks.

3 Afgeleid van de Groep B-versie, zie je aan alles dat de VFTS een echte rallywagen is.

4 In de VFTS zitten vandaag motoren tot 200 pk. En meer, als het echt moet.

ZONDER VERVOLG

Het verhaal van de oer-Lada is natuurlijk maar een deel van de rallygeschiedenis van het merk, dat in het begin van de jaren 90 ook in België met een weliswaar bescheiden Samara Cup uitpakte. Wat, gezien het geringe sportieve succes dat de Russische auto's kenden, eerder een premiesysteem was voor wie met een Lada reed. En het moet gezegd, inzake de preparatie stonden de Russische Groep A-auto's niet op hetzelfde niveau als de concurrent uit Tsjecho-Slowakije: de Skoda Favorit Groep A. Dat had nochtans anders kunnen lopen. In het Lada Design Centre in Diegem werd in die periode de Samara RSI ontwikkeld, een conceptauto die in 1990 op het autosalon van Brussel te zien was. De bezieler van het project was ene Vladimir Jartsev, een ingenieur die samenwerkte met zijn Belgische collega Jan Maes, die van Cosworth overkwam. De RSI moest het homologatiemodel voor een Groep A-versie worden met onder de motorkap een 1,5 liter-motor met elektronische injectie en motormanagement van Zytek. Die had 105 pk, terwijl een 1,6 liter-versie 115 pk beloofde. Helaas zag men in Togliatti geen brood in dit project.