

Albion

De geschiedenis van de Britse auto-industrie is een tragische. Een paar decennia geleden zorgden conglomeraten als BMC en Austin-Leyland er nog voor dat de Britse merken onder de Engelse vlag bleven. Nog niet zo heel lang geleden ook, zagen we nog behoorlijk veel Rovers rijden en waren de meest chique Engelse merken nog in Britse handen. Rolls Royce en Bentley waren nog lang niet geermaniseerd, de Range Rover sprak nog geen plebs aan en Aston Martin stond weliswaar bij tijd en wijle aan de rand van een faillissement, maar was tenminste



nog niet door Ford gedemocratieerd. Tot deze Engelse autotraditie behoren ook de vele kleine zelfstandige autofabrikanten die slechts een paar honderd auto's per jaar bouwen. Heel specifieke merken zoals Lotus, Morgan en TVR. Je zou ze getalenteerde garagisten kunnen noemen, maar doe dat dan wel met het grootste respect. Vooral Colin Chapman van Lotus was een begenadigd constructeur. Waarschijnlijk had zonder zijn geniale Lotus Seven de kitcar-industrie nooit bestaan, had Joop Donkervoort vermoedelijk nog klachten afgehandeld bij Renault en hadden wij zeker niet met deze Westfield kunnen rijden.

Essentie

Het ontwerp van alle Seven-derivaten is niets meer of minder dan een stalen buizenframe met de essentiële onderdelen om een rijdend vehikel te krijgen. Deze zakelijke beschrijving is weliswaar correct, maar doet het uiterlijk van de Seven-derivaten wel tekort. Achter zijn maniakale uiterlijk zit namelijk een meesterlijke en logische filosofie. Colin Chapman wilde in de jaren vijftig een goedkope sportwagen ontwikkelen volgens zijn vaste methode: een zo licht mogelijke basis met een relatief eenvoudige motor. Deze zienswijze



resulteerde in een doelgericht ontwerp dat niet in eerste instantie esthetisch verantwoord hoefde te zijn: kostenbesparing verbonden met prestaties en rijervaring was het primaire doel. Het resulteerde in de auto die wij inmiddels als de meest pure sportwagen kunnen beschouwen: de Lotus Seven.

Inmiddels kennen we de Seven in velerlei vormen, want het is de meest geliefde kitcar ter wereld en meer dan 100 producenten bieden een dergelijke auto aan. Al deze merken laten het model uit juridische overwegingen afwijken van de originele Seven, waar het bekende Caterham nu de rechten op heeft. De simpele basisvorm met de sigaarachtige carrosserie - waar de onafhankelijke voorwielophanging als een kunstwerk uitsteekt - en de rolbeugel zijn een bewijs van de doelmatigheid waarmee de Seven ontworpen is. Ook de los staande koplampen en de uitlaat aan de zijkant zijn duidelijke testimonia van 'Less is More', want een integratie van dergelijke elementen zou extra carrosserie en dus extra gewicht opleveren. Dat kost geld en dat drukt de rijbeleving. Ondertussen is het ontwerp meer dan vijftig jaar oud en het oogt het toch nog steeds niet ouderwets omdat er simpelweg geen auto's zijn die je qua uiterlijk met de Seven kunt vergelijken.

Elliot

Het rode interieur van de gereden Westfield contrasteert fraai met de groene buitenzijde en de gele neus. Deze kleurencombinatie geeft de auto die heerlijke nostalgische sfeer en draagt bij aan een enorme charmantheid. De sympathieke uitstraling van de sportwagen wordt er door versterkt en dat levert je veel bijval op van voorbijgangers en medeweggebruikers. Als bestuurder kijk je letterlijk tegen die personen en auto's op, want je zit diep en vooral heel laag in de Westfield. Bij veel auto's zeggen mensen dat je die als het ware



aantrekt, maar de mensen die daarmee hun auto een bepaalde gekunstelde romantiek mee willen geven moeten toch echt eens in een Westfield of een andere Seven gaan zitten. Dat gevoel van geborgenheid en versmelting is namelijk ongeëvenaard en dan was deze Westfield ook nog eens voorzien van vierpuntsgordels.

Op het dashboard van de Westfield zijn VDO-meters geplaatst en de belangrijkste meter - de toerenteller - is van het Britse traditiemerkt Elliot. Uiteraard zitten de meters in het midden, zodat het niet uitmaakt of het stuur aan de linker- of aan de rechterzijde is geplaatst. Dat stuur staat zowat op het dashboard en dat draagt enorm bij aan het omsloten gevoel dat je in de Westfield hebt. Het dashboard staat vlak voor je neus, niet ver daarachter de aluminium voorruit, rechts van je zit de hoge middentunnel en links heb je de deurtjes die met drukknoopjes op de auto vastgepind zitten. Wat een heerlijk gevoel heb je als je in de auto zit met de winterjas aan en strak ingesnoerd in de vierpuntsgordels.

VROAAPP

Ik heb hierboven weliswaar vijfhonderd woorden over het uiterlijk en het interieur van de Westfield geschreven, maar dat is bij deze auto nog irrelevanter dan bij iedere andere sportwagen. Bij een Westfield of welke andere Seven dan ook gaat het maar om één ding: RIJDEN! En wat heb ik een lol gehad in de Westfield van Siert! Het sturen, het remmen, de wegligging: het is allemaal zo direct en helder dat je geen enorm snelheidsbereik nodig hebt om het gevoel van een echte sportwagen te evenaren. Nu is deze Westfield ook in absolute termen overigens



snel te noemen. Onder de 'motorkap' bevindt zich namelijk de bekende tweeliter zestienklepper uit de Ford Mondeo. Normaliter heeft deze motor een brandstofinjectionssysteem, maar in deze Westfield is de aandrijflijn voorzien van vier Keihin-carburateurs om zodoende de gasrespons te verhogen. De motor levert daarmee ruim 170 pk en vliegt in de toeren. Het vermogen lijkt wellicht niet zoveel, maar vergeet niet dat de Westfield nog minder dan de helft van een Mondeo weegt. Het is echt oppassen dat je snel genoeg schakelt om niet in de toerenbegrenzer te eindigen. Deze versnellingsbak is een aangepaste Ford Sierra-transmissie, die oorspronkelijk in een Donkervoort had moeten eindigen. Hij zit echter nu in deze Westfield en de verkorte pook schakelt prettig zwaar, maar het voelt wel lekker puur aan.

Toen ik deze auto een middag tot mijn beschikking had was ik blij dat ik in het Noorden van het land woon. Hier hebben we nog het geluk om een flink aantal heerlijk bochtige weggetjes te hebben waar relatief weinig verkeer rijdt en die heerlijk uitdagend zijn om met een sportwagen als deze te gaan sturen. Op dergelijke bochtige weggetjes is een Westfield een fantastische auto en moet je *fully concentrated* te werk gaan om het maximale plezier uit de rit te destilleren. Je klemt je handen om het dikke en kleine stuur en iedere minimale beweging heeft een onmiddellijke reactie van de auto tot gevolg. Je ziet de voorwielen tezamen met de spatborden draaien en geeft na de bocht weer vol gas, waarbij het bekende geluid van een doorgefokte viercilinder aanzwengelt tot een Michel Vaillant-achtige VROAAPP. Stationair draait hij wat onrustig, maar simpelweg toeren maken en hij gaat ronder klinken. Terug naar de tweede versnelling want daar komt de volgende bocht. Je voelt precies wat de auto doet en op het einde van de bocht geef je wat gas bij om de auto tegen het uitbreken aan te laten schurken. Vervolgens overschakelen naar de drie en de auto accelereert als een doldwaze naar snelheden richting de 150. Ter illustratie: een niet representatieve meting met een chronograaf gaf een sprint naar 100 aan in pakweg vijf seconden.

Bij het accelereren word je in de kuipstoeltjes gedrukt en is het een enorm gesnerp van het in toeren klimmende Ford-blok. Het kleine lederen stuur is het gereedschap waarmee je de Westfield puur op mechanische grip en met hoge snelheid over een rotonde laat hoeken. Je kunt de auto op de millimeter nauwkeurig zetten en de grip van de auto - en belangrijker - het vertrouwen dat je krijgt is zodanig dat hoeken en haaks bochten nemen na enige ervaring tot kinderspel verwordt. Zo neutraal en naturel als een Seven is geen enkele auto. Wat een ongelooflijk lekker gevoel geeft het je om in deze auto te rijden en dat geconcentreerde bedieningsgevoel van sturen, remmen en gasgeven te ervaren. Je moet jezelf

echt dwingen om de auto voor het eten weg te zetten. Ga echter na het eten weer op weg en je voelt het allemaal opnieuw: dit is beleving par excellence.

Ervaring

Dit is autorijden in zijn meest pure vorm. Je wordt niet beschermd tegen de elementen en enige vorm van comfort is dan ook volstrekt afwezig. Door zijn lage gewicht en zeer directe onderstel voel je exact wat jij met de auto doet. Het is een precisieapparaat dat volledig doet wat jij hem opdraagt zonder enige vorm van filtering. De tussenacceleraties die het Ford-blok mogelijk maakt en het heerlijke geluid dat hij opzet bij gasgeven maken het verslavend om in te halen en door te trekken richting de toerenbegrenzing. De wind schuurt langs je hoofd en de vierpuntsgordels houden je in een wurggreep op de kuipstoeltjes. Wat een heerlijk torretje om bergweggetjes mee te verkennen en je als een echte stuurmanskunstenaar te voelen. Colin Chapman heeft het vijftig jaar geleden goed begrepen met de Seven: dit is het sportautogevoel in zijn kaalste en meest onbesmukte vorm en voor de meeste mensen ook nog een haalbaar avontuur.



<i>Met dank aan Siert Vos voor het ter beschikking stellen van zijn auto.</i>