



De Intrax 1K2 veer/demperunits met een aluminium huis en een titanium zuigerstang wegen samen bijna 4,5 kg minder dan de originele units (links). De auto wordt opgekrikt en op vier weegschalen gezet voor het bepalen van de 'corner weights'. Het resultaat is bemoedigend: de TVR beschikt over een vrijwel perfect uitgebalanceerde gewichtsverdeling.



voor de onderste bevestiging van de schokdemper: aan de rechterkant gaat het net, maar aan de andere zijde komen de mannen van Intrax na een half uurtje passen en meten dat er bij de rechter upright toch een halve millimeter van de binnenzijde geslepen moet worden. Deze onderdelen worden klaarblijkelijk met de hand in een mal gemaakt en gelast, en de bij de lasnaden aan de buitentand kan daarom vrij makkelijk een millimeter-tje verschil ontstaan. Dit zorgt voor enige vertraging, maar al snel staat ook de achterzijde van de auto op nieuwe 'poten'. Hij lijkt wel wat hoog op die poten te staan, want de veren en dempers moeten zich eerst even 'zeten'. Daarom wordt de auto eerst even vooruit en achteruit gerold voordat de rijkhoogte verder wordt ingesteld. Achter is hij in één keer goed (we gaan er vanuit dat de auto na de eerste proefrit nog een centimeter of zo lager komt te liggen), vóór worden de veerschotels nog wat lager gezet. Het uitlijngereedschap wordt weer tevoorschijn gehaald en de voorwielen de goede kant op gezet. De oude veer/demperunits worden gewogen en blijken samen 14,5 kilogram te wegen – dit betekent dat we 'per hoek' ruim een kilo hebben bespaard, het meeste ervan onafgeveerd gewicht. Op zo'n lichte auto is dat best significant, temeer daar deze specifieke auto is voorzien van de optionele tweedelige OZ-wielen met een gewalst velgbed – waarschijnlijk zijn deze ook lichter dan de standaard

uit één stuk gegoten exemplaren. Nu wordt het tijd voor een eerste proefrit door de meester zelf.

Plaatsen

Dezelfde hobbelige dorpsstraat (inclusief verkeersdrempels). "Voel je dat hij nu over de hobbels en kuilen rijdt in plaats van er in te vallen? De bewegingen zijn nu over een veel kleiner gedeelte van de veerweg. De dempers spreken soepel aan, maar op het moment dat je in een gat 'valt', bijvoorbeeld na een drempel, oefenen ze een veel strakkere controle uit over de carrossiebeweging. Het 'trekken' in het stuur is ook verdwenen." Op de rotonde gedraagt de auto zich nu voorbeeldig. "Dat is even anders dan de vorige keer toen de achterkant zomaar naar buiten waaide. Je hebt veel meer grip, maar je voelt ook veel beter wat je doet. Hij reageert nu veel directer en preciezer op het stuur. Je kunt hem precies plaatsen waar je hem hebben wilt." We accelereren fors uit de rotonde, op naar de volgende bocht terwijl de dikke V8 het uitbrult van genoeg. "Wat een fantastische balans heeft de auto nu. Hij voelt ook echt 'vierkant' aan. Het losse van de voorkant is helemaal verdwenen. Het is nu een auto waar je echt sportief mee kunt rijden. Het is heus niet omdat ik hem zelf heb afgesteld, maar ik vind het gewoon een superauto."

Terug naar de werkplaats voor de 'finishing touch'. "Hij is helemaal top jongens, maar het stuur staat nog



De Intrax dempers zijn aan de wielophanging bevestigd met 'uniballs' in plaats van de rubbers van de oude units. 'Dat verschil ga je straks goed merken', zeggen de mannen van Intrax. de montage verloopt voorspoedig; alleen de 'upright' rechtsachter zit iets in de weg.

niet helemaal recht." Nadat dit ook is opgelost, mogen we zelf een rondje rijden. En het moet gezegd: Thuis heeft niet teveel beloofd. Er zit tegelijkertijd meer souplesse en precisie in de

auto die zich nu met spelend gemak in een bocht laat 'plaatsen'. Een compleet onderstel van dit topniveau is een behoorlijke investering, maar je haalt dan ook echt alles uit de auto wat er

aan potentieel in zit. Mits één en ander met dezelfde zorg en vakkennis wordt gemonteerd die we vandaag in Volkel hebben mogen ervaren...



ADVERTENTIE

