

Leuke dingen doen

TOEREN, SHOWEN, CLUBS ...

YOUNGTIMER

Leuke dingen om te doen: 42 ■ Exotisch Oosters: 44 ■ Emissie wordt issue: 46 ■ Bijzonder gestileerde youngtimers: 48 ■ Open tweezitter biedt plezier voor twee: 52 ■



deAuto

'GOOD TIMES'

met youngtimers

Een prachtige youngtimer staat niet in de garage of op de oprit om er de hele dag naar te kijken. Rijden is het devies, en liefst het rijden van leuke ritten of het bezoeken van evenementen. Een overzicht van leuke activiteiten.



Gelijkgestemden

Er is voor autoliefhebbers vrijwel niets leukers dan met gelijkgestemden praten over en bezig zijn met auto's – vooral over het type dat zij bezitten. Lid worden van een merkclub is dus niet alleen gezellig, maar heeft ook voordelen, zoals korting op onderdelen. Bovendien zijn de clubs die Nederland rijk is, sterk in het organiseren van evenementen, ritten en andere bijeenkomsten. Op de site van de KNAC, www.knac.nl, staat een overzicht van youngtimerclubs.

Meedoen aan ritten

Een puzzelrit is een rally waarbij het draait om kaartlezen, niet zozeer om snelheid. Dergelijke

ritten worden uitgezet over allerlei prachtige wegen (in binnen- en buitenland) en vormen een leuke uitdaging voor mens en machine. Voorbeelden van mooie nationale puzzelritten – uitgezet door professionele organisaties – zijn de Gelderse Valleirit, Nacht om de Lange Jan, de historische Tulpenrally en natuurlijk de KNAC Toerit.

Rijd een leuke route

Wie handig is met Google Maps, kan in een mum van tijd een leuke route uitzetten in Nederland of in het buitenland. Het leukste is natuurlijk om weg te blijven van de snelweg; files gaan we niet opzoeken. Veel geld is te besparen door de route zo te plannen dat maxi-

maal is te profiteren van de voordelen van het Show your Card!-programma – een privilege dat leden van de KNAC genieten met hun lidmaatschapskaart.

Bezoek een taxatiedag

Wie wil er nou niet weten hoeveel zijn youngtimer echt waard is? Tijdens een taxatiedag wordt de waarde van de auto duidelijk. De KNAC houdt elk jaar een taxatiedag en het is via de KNAC mogelijk een goede, erkende taxateur te vinden. Het heeft ook nut voor de verzekering om de waarde van de auto door een erkende taxateur te laten bepalen. Bij grote schade wordt dan de taxatiewaarde van de auto aangehouden en niet de economische dagwaarde.



Een goede poetsbeurt

Wat mooi is, moet mooi blijven. Niets loont meer dan na een dag wassen en poetsen de blinkende youngtimer in het zonlicht te aanschouwen. Let wel op: gebruik niet zomaar de eerste de beste spons en autowax. Goed materiaal is van groot belang om de lak van de youngtimer schoon te maken en te beschermen.

Help een vriend(in) aan een nieuwe youngtimer

Stel: een vriend(in) is enthousiast over uw youngtimer en zoekt zelf ook naar een mooi exemplaar. Dan is het toch leuk om hem of haar te helpen? Internet staat vol met kandi-

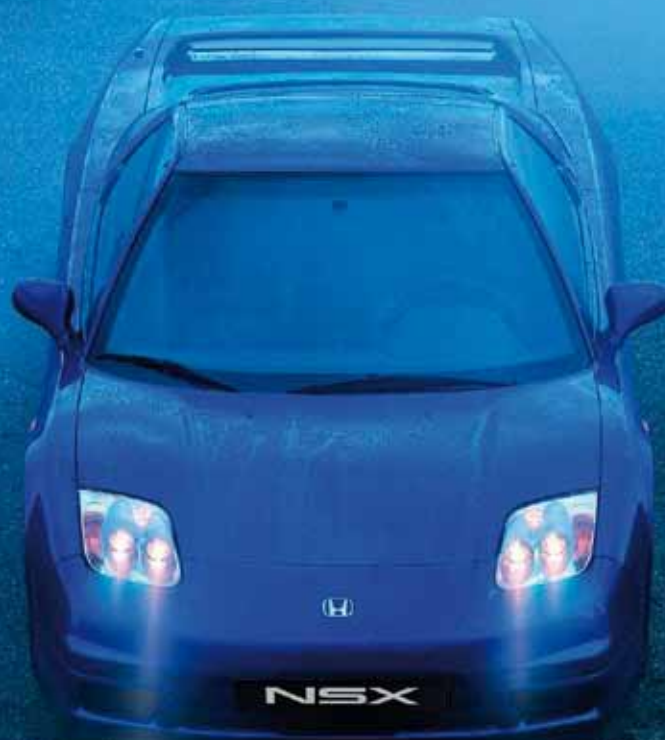
daten, maar ook een autoveiling biedt kansen om een youngtimer te bemachtigen. Het shoppen in klassieker- en youngtimershowrooms en op beurzen is ook een leuk tijdverdrijf. Voorbeelden van aanbieders: The Gallery, Autohan en Marco Hof Sportscars & Youngtimers. Kijk in de evenementenagenda op de KNAC-website naar beursdata.

Leg je youngtimer vast op de gevoelige plaat

Wie helemaal gek is op zijn youngtimer, die legt hem vast op de gevoelige plaat. Pak de fotocamera, stap in de auto en ga op zoek naar een mooie fotolocatie. Lukt zelf fotograferen niet? Wellicht is er een vriend of vriendin die

dat wel goed kan. Of misschien is er een mede-clublid dat de helpende hand wil bieden. ■

Veel geld is te besparen door routes zo te plannen dat maximaal is te profiteren van het Show your Card!-programma – een privilege van leden van de KNAC.



Exotisch OOSTERS

Zes cilinders, een topsnelheid van 250 km/uur en een wegligging die op een bochtig traject zijn ware potentie etaleert. Dat moet een youngtimer van Duitse makelij zijn. Mis! Want ook van Japanse merken zijn er fraaie en sportieve verrassingen.

Honda NSX, Toyota Supra, Mazda RX-7, Mitsubishi 3000GT en Nissan 300ZX, het zijn potente sportauto's uit de jaren negentig. Technologische hoogstandjes waarmee de Japanse producenten destijds de handschoen oppakten in het segment waar Porsche, Ferrari, Mercedes-Benz AMG en BMW M Sport heersten.

Ook op een wat lagere trede zijn er oosterse lekkernijen van 25 jaar en jonger. De Honda S2000 is bijvoorbeeld een niet te versmaden open roadster met een krachtige viercilindermotor. Toyota lanceerde begin jaren negentig een van de rallysport afgeleide versie van de coupé Celica. Het werd de Carlos Sainz Edition, vernoemd dus naar de man die met Toyota wereldkampioen is geworden in de rallysport.

De Japanners hebben zeker niet de Duitse supersporters van hun leidende plek verdrongen. En ook een Lancia Delta Integrale, met zijn rallysportgenen, is nog altijd meer een tot de verbeelding sprekende icoon dan het wapen van Toyota. Maar veel van die sportieve Japanners vallen bij liefhebbers in de smaak. Bij mensen die deze auto's kopen, koesteren en er zo nu en dan op een mooie dag mee gaan rijden. Die liefhebbers behoren tot de vaste bezoekers van het evenement Japan Classic Sunday, dat sinds 2004 jaarlijks op de eerste zondag in juli plaatsvindt. Wij waren te gast en spraken met enkele eigenaren over hun passie voor exotisch oosters.



MARCO ROEVELD:
COMPACT VENIJN

De Honda S2000 is niet eens veel groter dan een Mazda MX-5. Elke andere vergelijking gaat echter mank. De Mazda is van de betaalbare fun, de Honda van de glamourparty. Marco Roeleveld geniet bij voorkeur bij mooi weer van zijn diepblauwe S2000.

'Het is, voor zover ik kan nagaan, de enige in ons land met deze kleur', vertelt Marco. Hij start de motor om het geluid van zijn nieuwe uitlaat te laten horen. Het is een bescheiden sound, 'maar boven de 6.000 toeren per minuut klinkt hij krachtiger, maar zeker niet onbeschaamd hard.'

Marco houdt van de S2000, van het uiterlijk met de in verhouding lange en lage motorkap en de korte achterstevan. Een roadster pur sang, die al bij zijn verschijnen eind vorige eeuw de handen op elkaar kreeg. Een evergreen die inmiddels tot de felbegeerde youngtimers behoort en naadloos bij 25 jaar naar de status van gewilde klassieker marcheert. Of beter gezegd sprint, want de prestaties van de Honda S2000 zijn indrukwekkend.

Marco: 'Dit was de eerste motor met een inhoud van 2,0 liter die zonder toepassing van een turbo meer dan 88 kW (120 pk) per liter cilinderinhoud leverde. Nog steeds kunnen weinig sportauto's dat evenaren.' Het venijn 'm zit duidelijk in de staart. Bij hoge toerentallen komt Honda's VTEC-systeem (Variable Valve Timing and Lift Electronic Control) om de hoek kijken. Vanaf 6.000 toeren worden de nokkenassen versteld naar nokken met een 'raceprofiel'. Hierdoor gaan de kleppen vroeger open, gaan ze dieper open en blijven ze ook langer open waardoor er meer benzine-luchtmengsel in de cilinder kan stromen. Dan laat de auto zijn ware, sportieve aard zien.

Technische specificaties:

Motor:	benzinemotor, viercilinder-in-lijn
Cilinderinhoud:	1.997 cm ³
Max. vermogen:	177 kW (241 pk) bij 8.300 t.p.m.
Max. koppel:	208 Nm bij 7.500 t.p.m.
Topsnelheid:	241 km/uur
Acceleratie 0 tot 100 km/u:	6,2 sec
Gewicht:	1.220 kg
Aandrijving:	achterwielen
Wielophanging:	onafhankelijk voor en achter
Transmissie:	zesversnellingsbak



Ook gespot: Nissan 300 ZX

Vierwielaandrijving en vierwielbesturing zijn technologische hoogstandjes van de Nissan 300 ZX. Deze supersportauto werd in de jaren negentig ook in deze 'parelglans gele' kleur geleverd – een lak die afhankelijk van de invalshoek van het zonlicht donkergeel of juist heel lichtgeel lijkt.

De Nissan 300 ZX is uitgerust met een V6 met twee turbo's en een cilinderinhoud van 3,0 liter, goed voor een topvermogen van 210 kW (285 pk). Dit model, dat past in de Z-historie van het merk, is er wel eentje met de bijzonderste techniek – zelfs nog ten opzichte van de huidige 370Z. Want die moet het stellen met achterwielaandrijving, terwijl de 300 ZX van volledig elektronisch geregelde vierwielaandrijving is voorzien. Dezelfde elektronica zorgt er ook voor dat de achterwielen meesturen om de stabiliteit op zeer hoge snelheden te garanderen.



Ook gespot: Toyota Celica Carlos Sainz Edition

Vierwielaandrijving en een 2,0-liter turbomotor waren begin jaren negentig de ingrediënten van deze Toyota Celica Carlos Sainz Edition. Deze versie dankt zijn naam aan de wereldkampioen rally van begin jaren negentig. Door zijn motor met 148 kW (204 pk) sprint deze Celica in 6,9 seconden van stilstand naar 100 km/uur. De Carlos Sainz-uitvoering was rechtstreeks afgeleid van de rallyversie. Hij verschilde van de 'gewone' door zijn watergekoelde turbo en de grotere inlaatluchtkoeler onder de motorkap. Van deze versie zijn er maar enkele in ons land. In totaal zijn er ook maar 5.000 exemplaren geproduceerd. Hij is herkenbaar aan de grote luchthapper op de motorkap.

Emissie WORDT ISSUE

De uitlaatgasemissie van een auto bepaalt steeds meer de bewegingsvrijheid. Over twee jaar vermeldt het kentekenbewijs aan welke Euronorm die gassen voldoen. Per 1 juli 2013 wordt daaraan een milieuzoneering voor lichte bestelauto's gekoppeld. Dat die er ook voor personenauto's komt, is een kwestie van tijd. Dan is de binnenstad taboe voor klassiekers en oudere youngtimers.



In veel Duitse steden is de zogenoemde *Umweltplakette* verplicht. De kleur daarvan geeft de uitstoot van de auto weer: een rode *Plakette* achter de voorruit betekent dat grote delen van de binnenstad taboe zijn. Dat lot treft auto's zonder katalysator én die met uitlaatgasreiniging van de eerste generatie. Kortom: voor klassiekers en oudere youngtimers is een aantal Duitse steden een *no go area*.

In Nederland is het nog niet zover, maar hoe lang nog? De gemeente Amsterdam wil oude auto's weren door daarvoor geen parkeervergunning te geven en bezoekers naar rato van de emissie parkeergeld te laten betalen. Vrachtauto's die niet minimaal aan de Euro4-norm voldoen, mogen de meeste binnensteden al niet meer in.

Regeling

Onlangs is door de minister een regeling voorgesteld waarmee RDW de mogelijkheid krijgt van alle personen- en bestelauto's in

Nederland – net als voor vrachtauto's – de uitlaatgasemissie volgens de Euronormen vast te leggen in de kentekenadministratie. Op het kenteken moet straks de emissiewaarde volgens de Euronorm worden vermeld.

'Het voornemen is om van personen- en bedrijfsauto's met een toegestane maximummassa van ten hoogste 3.500 kilogram "emissieklassen" vast te stellen', zo staat in de ministeriële regeling die aan de Tweede Kamer is voorgelegd. 'Aan de hand van onder meer deze emissieklassen zullen maatregelen getroffen kunnen worden voor verbetering van de luchtkwaliteit. Door dergelijke maatregelen te richten op het beperkte aantal auto's dat bovenproportioneel bijdraagt aan de vervuiling van de uitstoot, kan de verontreinigende uitstoot van het gehele autopark substantieel vermindert worden.'

De invoering van milieuzones voor bestelauto's per 1 juli 2013 is een voorgenomen verkeersmaatregel die onderscheid maakt op basis van die emissieklassen. Het is veelzeggend dat de

In deze zone mogen alleen auto's met een gele of groene sticker komen. Zonder sticker op de ruit krijg je sowieso een boete.

minister ook voor personenauto's de emissienorm in de kentekenregistratie wil opnemen – en niet alleen voor nieuwe modellen, maar ook voor de bestaande voertuigen. Dat gebeurt op basis van de bij de typegoedkeuring vermelde emissiewaarde. Is die niet beschikbaar, dan wordt gekeken naar de toegestane waarde die in ons land gold bij afgifte van het kenteken voor die auto. Grenswaarden zijn er overigens pas sinds 1970, eerder golden géén eisen. Dat verklaart ook waarom bij de keuring van klassiekers van vóór 1970 geen emissiemeting wordt uitgevoerd. ■



ENIGE OPTIE

Ik ben altijd al fan van BMW geweest en een auto met V8 en Duitse techniek stond al heel lang op mijn verlanglijstje.' En dan is er volgens **Rody Bongaarts** (32) maar één optie: 'Het moest een BMW M5 worden. Toen hij in 1999 uitkwam, was ik eigenlijk al een beetje verliefd, maar hij was nog veel te duur voor me.' Tot vorig jaar: 'Ik wilde het liefst een zwart lederen interieur, maar het is een twotone-interieur geworden. En dat bevalt me eigenlijk prima.' In dat interieur is overigens geen steentje of zandkorreltje te vinden. 'Ik ben erg zuinig op mijn spullen, maar gebruik de auto wel waar hij voor gemaakt is: hard rijden. De 5,0-liter V8 is een juweel: hij klinkt geweldig en levert maar liefst 500 Nm koppel. Terugschakelen is hierdoor bijna niet meer nodig!'

BMW E39 M5, 1999

Motor: achtcilinder in V-vorm.
Cilinderinhoud: 4.941 cm³. Vermogen: 294 kW (400 pk). Topsnelheid: 250 km/uur (begrensd). Gewicht: 1.695 kg.
Bijzonderheden: de BMW M5 was destijds de snelste sedan die te koop was.



De mens

ACHTER DE AUTO

De kenmerkende koplampen van een Porsche 911 (1993), de enorme taartschep achterop de Ferrari F40 en het vloeiende lijnenspel van de Aston Martin DB7. Je herkent ze uit duizenden, maar wie waren eigenlijk verantwoordelijk voor het ontwerp van deze en andere aansprekende en/of opmerkelijke youngtimers? Een overzicht.

Bijzondere youngtimers zijn er in alle soorten en maten. Sommige zijn bekend of geliefd door hun uitbundige uiterlijk, andere zijn juist ingetogener van vorm. Voor kleine kinderen lijkt er echter maar één favoriete auto te zijn. Vraag hen een auto te tekenen en de creatie die dan op papier komt is bijna altijd hetzelfde: een kort, gedrongen uiterlijk met een hoge achterzijde en een grote overhang vóór de voorwielen.

Plexiglas

De auto die het meest aan dat profiel voldoet, is de in 1987 geïntroduceerde Ferrari F40.

Voor de grote overhang vóór de voorwielen is een kenmerk van de Italiaanse designer Pininfarina. Niet zozeer in zijn ontwerpen van 'normale' auto's, maar des te meer in de talloze Ferrari's van zijn hand. Verdere opvallende kenmerken van de auto die het 40-jarig bestaan van Ferrari vierde, zijn de plexiglas zijruitjes, het totale gebrek aan comfort en het gebruik van onder meer koolstofvezel, dat toentertijd nog alleen in raceauto's werd toegepast.

Wat beschaafder vormgegeven is de Peugeot 406 coupé. Toch heeft ook deze auto veel gemeen met de Italiaanse raspaarden. Hij wordt ook wel de *poor man's* Ferrari genoemd.

De designer, Pininfarina's hoofddesigner Lorenzo Ramaciotti, tekende ook de lijnen van de Ferrari 456. Wat meteen de gelijkenissen tussen de twee auto's verklaart.

Duivels

Van dezelfde categorie als de Ferrari F40 is de Lamborghini Diablo. Zijn uiterlijk is misschien niet zo schreeuwerig als dat van de Ferrari, hij boezemt minstens zoveel ontzag in. Met zijn enorm brede achterkant, de motorkap achter waaronder de 6,0-liter V12 hangt, de enorme luchtsleuven op de flanken en de vleugeldeuren doet hij zijn naam eer aan. Het Spaanse woord 'diablo' betekent immers duivel. De



In zijn tijd was de
Ferrari F40 de snelste,
de extreemste en
de duurste auto die
er te koop was.



1. Deze Lamborghini heet niet voor niets Diablo (duivel).
2. Met de komst van de DB7 had Aston Martin zijn chique imago weer terug.
3. Favoriet onder veel liefhebbers is de laatste luchtgekoelde Porsche 911.
4. Volgens velen de mooiste Peugeot ooit gebouwd: de 406 Coupé.

Italiaanse designer Marcello Gandini is verantwoordelijk voor het ontwerp. Een van de elementen waaraan je zijn creaties kunt herkennen, is de positie van de wielkast ten opzichte van het achterwiel. Deze 'valt' er namelijk een beetje overheen. Nog zo'n auto van zijn hand waarbij dat duidelijk te zien is, is de vierde generatie Maserati Quattroporte.

Roots

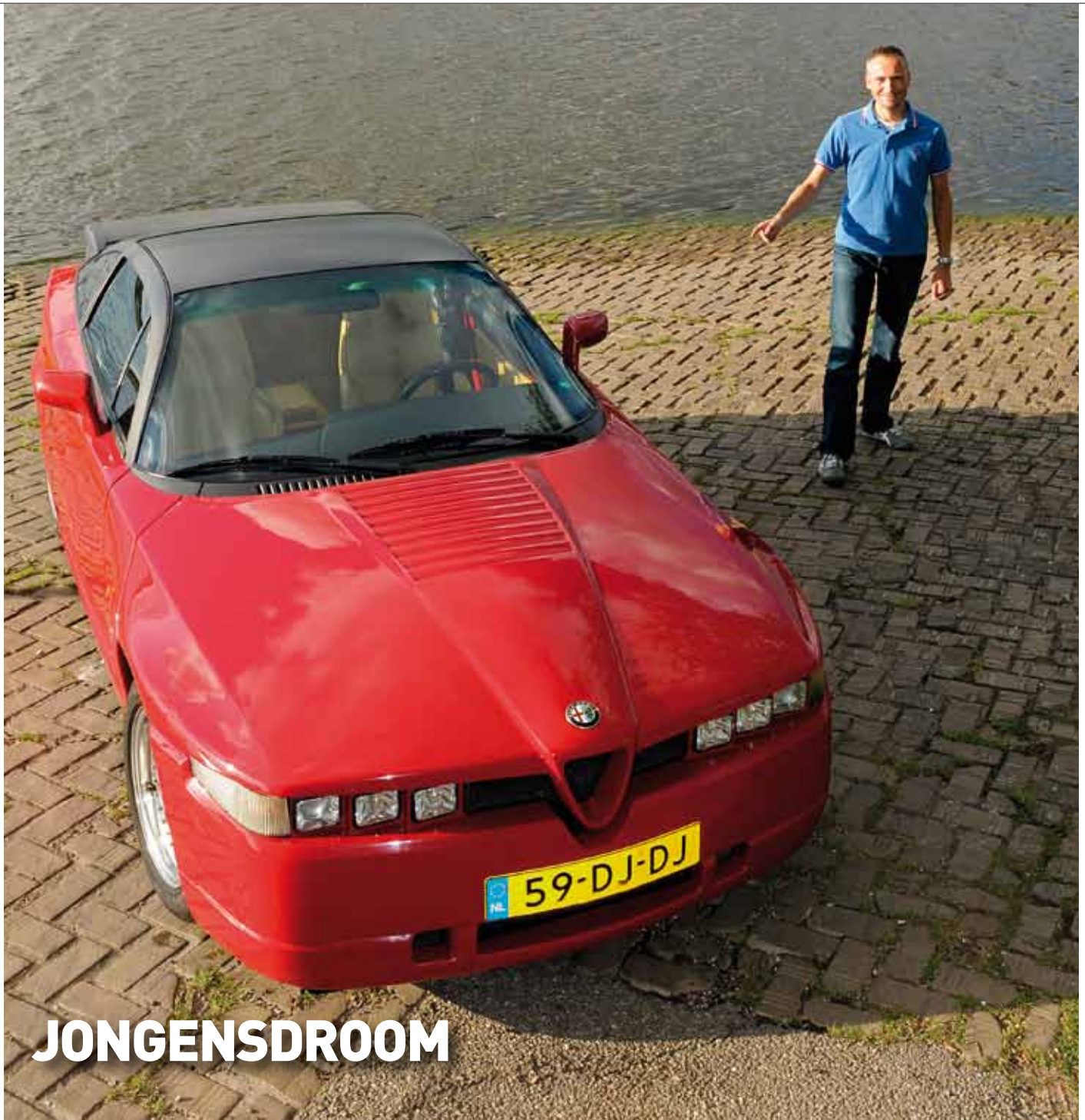
Ingetogener, maar daarom zeker niet minder fraai, is de Aston Martin DB7. Stond het Britse automerk in de jaren vijftig en zestig vooral te boek als chic, in de jaren daarna waren de modellen wat robuuster en no-nonsense. Het

merk keerde echter weer terug naar zijn roots toen de Britse designer Ian Callum (tegenwoordig hoofd design bij Jaguar) aantrad. Hij tekende in 1993 de Aston Martin DB7 en gaf het merk weer zijn chic-sportieve uitstraling terug waar het voorheen en tegenwoordig om bekendstaat.

Rubensvrouw

Misschien wel de bekendste en bestverkochte exotische youngtimer is de Porsche 911. Het geheim: *never change a winning formula*. Zelfs de dit jaar onthulde Porsche 911 (991) vertoont duidelijke overeenkomsten met de allereerste versie. De meest gewilde en meest

geliefde variant is de '993' 911, gebouwd tussen 1993 en 1998. Deze Porsche 911 is zo geliefd omdat dit de laatste luchtgekoelde 911 is én omdat zijn lijnvoering doet denken aan die van de oer-911. De '993' kenmerkt zich door zijn brede heupen – in 4S- of Turbo-trim voorzien van exemplaren waarop de gemiddelde rubensvrouw jaloers zou zijn – en ronde koplampen. Die ronde koplampen verdwenen bij zijn opvolger, de '996', maar keerden weer terug bij diens opvolger: de '997'. Alle kwamen uit de creatieve pen van een Nederlander: Harm Lagaay. ■



JONGENSROOM

Harry Hoving (36) was 14 jaar toen Alfa-Romeo de SZ introduceerde. 'Ik was toen al helemaal gek van auto's en erg onder de indruk van de stoere vormgeving en van zijn bijnaam: *Il Mostro*, het Monster', vertelt hij. 'Het duurde dan ook niet lang voordat een poster van de SZ mijn slaapkamer sierde – naast die van de Ferrari F40, mijn andere droomauto.' Hij had zich voorgenomen om zichzelf op zijn 30e verjaardag een Ferrari cadeau te doen, maar dat werd de Alfa Romeo SZ. 'Ik had bijvoorbeeld een Ferrari 308 GTB kunnen kopen, maar ik vind dit toch specialer.' Harry is er inmiddels echt aan verknocht. 'Het is voor mij de perfecte combinatie tussen een klassieke en een sportauto. Ik ben dan ook niet van plan hem ooit nog weg te doen.'

Alfa Romeo SZ, 1990

Motor: zescilinder in V-vorm.
Cilinderinhoud: 2.959 cm³. Vermogen: 154 kW (210 pk). Topsnelheid: 245 km/uur.
Gewicht: 1.256 kg. Bijzonderheden: van de SZ en de cabrioversie RZ zijn slechts 1.300 exemplaren gebouwd.

More style per hour. De nieuwe C-Klasse Coupé.

De gespierde achterkant en de pijlvormige lange motorkap geven de nieuwe C-Klasse Coupé een atletisch uiterlijk. Vanbinnen voeren elegantie en stijlvol design de boventoon. En onder de motorkap is het één blok dynamiek en sportiviteit. Alles aan deze nieuwe coupé vraagt om 'asfalt voelen en kilometers maken'. Nu bij uw Mercedes-Benz dealer en op www.mercedes-benz.nl/c-coupe.



B 20% bijtelling

Gem. verbruik: 4,4 - 12,0 l/100 km, 22,7 - 8,3 km/l. CO₂-uitstoot: 116 - 280 g/km.

U rijdt al de nieuwe C-Klasse Coupé vanaf € 38.950,- excl. verwijderingsbijdrage en kosten rijklaar maken.

Leasetarief vanaf € 699,- per maand excl. btw o.b.v. Operationele Service Lease, 48 maanden, 20.000 km per jaar.

Acceptatie onder voorbehoud door Mercedes-Benz Financial te Utrecht.

125! jaar innovatie



Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.

HIT THE ROAD(STER)

Samen genieten in een youngtimer? Dan is een roadster wel wat, een open tweezitter. Keuze genoeg, want in de jaren negentig lanceerden veel merken moderne creaties op basis van dit klassieke genre. Een overzicht van enkele fraaie roadsters, die naadloos passen in het begrip youngtimer: niet ouder dan 25 jaar en vooral geschikt om van te genieten bij mooi weer.



Alfa Romeo Spider

De Alfa Romeo Spider was er toch al in de jaren zeventig? Dat klopt, maar begin jaren negentig verscheen een compleet nieuw, voorwielaangedreven model, dat in eigen huis door Centro Stile Alfa Romeo is ontworpen. Dat gebeurde overigens nog wel in samenwerking met Pininfarina, de schepper van de oer-Spider. Een laag front, een wigvorm en een hoge achterkant gaven de nieuwkomer sportieve glans en ook een heel eigen en nog steeds uniek voorkomen. Eerst kwam de coupé (GTV), later de cabriolet (Spider). De 3,0-liter V6 is qua prestaties en motorgeluid de leukste. Ook om te zien trouwens, dankzij de zes verchromde inlaatbuizen.

BMW aan zet

Als er één moderne roadster is met klassieke lijnen, dan is dat toch zeker de BMW Z3. De lange neus, de luchtroosters op de flanken, de lage taille en de korte achterkant knipogen naar designkenmerken uit het verleden. De Z3 heeft achterwielaandrijving en stuurt behoorlijk direct. Het is echt een auto voor 'erbij'. De ruimte is beperkt en de stoffen kap dempt buitengeluid niet geheel. De fijnste Z3 is de versie met zescilinder 2,8-litermotor. De prestaties van de viercilindermodellen vallen voor een BMW wat tegen.





Fiat Barchetta

Barchetta, noemt Fiat zijn roadster. Het is Italiaans voor 'bootje'. In 1995 kwam hij uit in een feloranje sinaasappelkleur. Een charmant model met een 1,8-litermotor van 96 kW (131 pk). Van opzij gezien lijken voor- en achterkant elkaars spiegelbeeld. De Barchetta is tot 2005 in productie geweest. De auto rijdt fijn genoeg om lekker te toeren over rustige landweggetjes. Eigenlijk een ideale roadster voor iemand die iets aparts zoekt, maar het wel betaalbaar wil houden. En hij is uniek, want er zijn er niet zo heel veel van en een opvolger is er nooit gekomen.

Lotus Elise

Voor liefhebbers van comfort is de in 1995 gelanceerde Lotus Elise minder geschikt. De schokdemping is hard en de aankleding van het interieur is minimalistisch. De aluminium bodemplaat en carrosseriestructuur zijn zelfs onbedekt. Maar de lichtgewicht Elise stuurt messcherp en de middenmotor zorgt voor een goede gewichtsverdeling. Wie lang is, zal moeite hebben met de instap.



Mercedes-Benz SLK

In de opmars van moderne roadsters begin jaren negentig kon Mercedes-Benz niet achterblijven. Het antwoord was de SLK. De zilvergrijze lakkleur en het roodlederinterieur waren bij de introductie knipogen naar de klassieke open auto's van dit merk. De SLK had als een van de weinige in die tijd een elektrisch te openen en sluiten 'hardtop' klapdak. Dat maakt hem meer geschikt bij minder weer, maar het dak neemt wel veel bagageruimte weg.

Renault Sport Spider

Nog zeldzamer dan een Opel Speedster is de Sport Spider van Renault. Deze roadster had niet eens een dak en er zijn zelfs versies zonder voorruit. Deze sportieve specialiteit is gebouwd tussen 1995 en 1997. Het aluminium chassis zorgt voor een laag gewicht en de auto stuurt als een kart door de midscheeps geplaatste motor: een 2,0-liter van 150 kW die in de jaren negentig ook in de Renault Clio Williams werd gebruikt.

