



'Wie de Vencer bekijkt, ziet de voorkeur van Cobben voor strak design en cleane lijnen'



De 6,2 liter V8 komt van GM en werd speciaal voor de Sarthe ontwikkeld.



Vencer is een Spaans woord voor overwinnen. Het eerste model Sarthe is vernoemd naar het beroemde circuit van de 24 uur van Le Mans.



LAATSTE MOHIKAAN?

In een tijd waarin supersportwagens steeds meer high tech elektronica krijgen die taken van de bestuurder uit handen nemen, bouwt Vencer juist nog echt analoge rijdersauto's.

OP EEN NIEUW BEDRIJFSPAND IN HET TWENTSE VRIEZENVEEN PRIJKT EEN GROOT VENCER-LOGO. Hier zal binnenkort één supersportwagen per maand worden gebouwd. Een 'Sarthe' is al klaar en staat in de maagdelijk witte werkplaats te wachten op transport naar Engeland, alwaar hij zijn debuut zal maken op een exclusief feestje in Londen, Salon Privé. Wat direct opvalt aan de bloedrode Vencer Sarthe zijn de gele kentekenplaten. De auto is dus RDW goedgekeurd voor toelating op de Nederlandse wegen. "Dat was een absolute voorwaarde", aldus eigenaar en geestelijk vader Robert Cobben. "Je kunt wel een mooie

concept car bouwen maar als deze in het productiestadium niet aan de regels voldoet, heb je er niks aan. De ECSSTA (*European Community Small Series Type Approval*) regelgeving en het kenteken vormden voor ons de rode draad in het ontwerp- en ontwikkelproces van de Sarthe. Dat brengt tevens beperkingen met zich mee want in een bijzonder lijvig document staat precies beschreven aan welke voorwaarden een auto moet voldoen om voor goedkeuring in aanmerking te komen. Dat gaat werkelijk over alle technische zaken van de auto maar ook over de hoogte van de koplampen en de afmetingen van de buitenspiegels. Daarmee moet je dus in het design rekening houden want achteraf aanpassen aan de eisen is nog veel lastiger."

Het begon allemaal in 2010 met een schets van de Sarthe. "Ik wilde een moderne interpretatie geven aan de typische kenmerken van de Le Mans iconen uit de jaren '80", aldus Cobben. De schetsen werden steeds verder uitgewerkt waarna uiteindelijk een 1:1 model gemaakt werd om alle

proporties fijn te slijpen. "We hebben de fase van kleimodellen op schaal overgeslagen", zegt Cobben, "want met een model op ware grootte krijg je toch veel beter een gevoel van hoe het moet zijn. Bovendien kun je er in gaan zitten om te meten hoeveel bewegingsvrijheid er is, of het zicht rondom perfect is en of de rijpositie aan onze eisen voldoet."

Wie de Vencer bekijkt, ziet de voorkeur van Cobben voor strak design en cleane lijnen. Er zit geen vouw of lijn teveel op. Zelfs de handgrepen voor de portieren zijn weggewerkt in de vouw van de luchtinlaten. Die luchtinlaten aan de zijkant zijn puur functioneel, ze verzorgen de ademhaling van de middenmotor en de koeling van de achterremmen. De voorremmen krijgen frisse lucht aangevoerd via sleuven in de neus. Zelfs de aanwezigheid van vleugeldeuren wordt afgedaan als puur functioneel omdat ze ook uitstappen op krappe parkeerplekken mogelijk maken. "En het ziet er gewoon goed uit", geeft Cobben glimlachend toe. Een splitter aan de voorzijde onder de bumper zorgt voor downforce

TEKST ROBERT SERVAAS
FOTOGRAFIE ARNO LINGERAK

ONTWERP

Het ontwerp van de Sarthe is geen staaltje van een beroemde designer, maar komt grotendeels uit de koker van Cobben zelf. "De Vencer is mijn droomauto en hij is gebaseerd op de Le Mans iconen uit de jaren '80."

Het dashboard oogt vooral opgeruimd, nergens zit een knopje teveel. Die knoppen zijn speciaal voor de Sarthe gemaakt evenals de aluminium ventilatieroosters.



“De Sarthe moest een echte rijdersauto worden en die heeft een handbak”, aldus eigenaar Cobben.

op hoge snelheden. Aan de achterzijde zit een beweegbare spoiler die vanaf 100 km/h omhoog komt. Verder is duidelijk de diffuser onder de achterbumper zichtbaar. Alles om te zorgen dat de Vencer op hoge snelheden stabiel blijft.

De krachtbron is een 6,2 liter V8 motor die bij GM vandaan komt. Althans de diverse componenten als motorblok en cilinderkoppen, de samenstelling van deze krachtbron is uniek voor Vencer. Hij levert een gezonde 510 pk puur atmosferisch. Precies zoals Cobben wilde. Die midscheeps geplaatste krachtbron is wel voorzien van katalysatoren zodat hij aan de strenge emissie-eisen voldoet die gelden voor het verkrijgen van het kenteken. De V8 drijft enkel de achterwielen aan. ESP ontbreekt evenals elektronische stuurbekrachtiging en een computergestuurde versnellingsbak met flippers aan het stuur. In plaats daarvan heeft de Sarthe een handgeschakelde zesbak die met een fraaie metalen pook bediend wordt. Een absolute eis van Cobben: “De Sarthe moest een echte rijdersauto worden en die heeft een handbak. Dat biedt toch het meeste gevoel met de auto ondanks dat het schakelen met die moderne bakken veel sneller gaat. En daarom zijn ook die andere elektronische hulpmiddelen niet aanwezig. ABS heeft de auto wel, evenals een torsen sperddifferentieel.”

Om de eigen massa laag te houden heeft de auto een stevig maar licht chassis als basis. De vloer van het bestuurderscompartiment bestaat uit een aluminium honingraat profiel zodat een stijve en toch lichte structuur ontstaat. De wielophanging is rondom onafhankelijk met dubbele

driehoekige draagarmen. Zowel voor als achter zijn speciale stabilisatorstangen gemonteerd. De koets is geheel uit carbon opgetrokken zodat de auto slechts 1390 kg weegt. Voor een optimaal weggedrag drukt 45% van het gewicht op de vooras en 55% op de achteras. Rondom zijn geventileerde schijven toegepast met voor en achter een diameter van 356 mm. Aan de voorzijde heeft de Sarthe remklauwen met acht zuigers, achter zijn dat er vier. Vredestein ontwikkelde speciaal voor de Vencer de banden in de maten 245/35 voor en 295/30 achter.

Het strakke design van de buitenzijde is ook terug te vinden in het rijkelijk met leer en alcantara beklede interieur. Grote blikvanger is het centraal geplaatste display waarop alle informatie getoond kan worden die maar nodig is. Het centrale informatiecluster is geheel in eigen huis voor de Sarthe bedacht en door lokale specialisten tot leven gewekt. Bijzonder is de snelheidsmeter die bij 100 km/h als het ware een keer rond is geweest en dus in de 0 positie staat. Voor 200 km/h gaat ie nog eens rond en voor 300 km/h nogmaals. Om de aandacht niet onnodig af te leiden toont het display alleen de informatie die op dat moment relevant is. De rest gaat op zwart. Onder de knoppen van de ventilatie en airc zit een tweede scherm waarmee multimedia bediend en getoond worden. De middenconsole wordt gedomineerd door de metalen pook waarmee de handgeschakelde bak wordt bediend. Het geheel maakt een luxueuze en verzorgde indruk. Het minimalistische dashboard is even wennen maar het geeft de Sarthe in ieder geval een heel eigen gezicht. ■

SALON PRIVÉ

Onlangs mocht de Vencer Sarthe op het Britse supercarfeestje Salon Privé de eerste prijs ophalen. De sportwagen won de prijs voor ‘meest sensationele supercar van 2013’. Deze winnaar van deze verkiezing werd gekozen door de meer dan vijfduizend bezoekers die het evenement bezochten.



SPECIFICATIES

VENCER SARTHE

| | |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| prijs | op aanvraag |
| op de markt | eind 2013 |
| topsnelheid | 326 km/h |
| acceleratie 0-100 | 3,8 s |
| gem. verbruik | 1 op 7,8 |
| co2-emissie | 298 g/km |
| motor | V8, 6162 cm ³ |
| plaatsing | in lengterichting midden |
| max. vermogen | 510 pk (375 kW)/6000 min ⁻¹ |
| max. koppel | 650 Nm/4700 min ⁻¹ |
| spec. massa | 2,73 kg/pk |
| spec. vermogen | 82,8 pk/l |
| brandstof | benzine |
| transmissie | zesbak, hangeschakeld, torsen sperddifferentieel |
| aandrijving | achterwielen |
| onderstel | vóór en achter double wishbone |
| remmen | geventileerde schijven rondom, 356 mm |
| bandenmaat | voor 245/35 R19, achter 295/30 R20 |
| maten en gewichten | lengte 451,5 cm, breedte 198,4 cm, hoogte 119,0 cm, wielbasis: 279,1 cm, inhoud brandstoftank 55 l, massa leeg 1390 kg |

Alle gegevens zijn fabrieksgegevens



‘Elke Vencer is echt handgebouwd en zeer exclusief door de lage aantallen’