

Naar Mettet per Corvette Grand Sport

Met de Grand Sport herleeft bij Corvette een historisch beladen naam. Deze auto koppelt daarmee direct aan het raceverleden en -heden van Corvette. Wij brachten met deze historische nieuweling een bezoek aan een eveneens splinternieuw circuit met een enorme geschiedenis. Zij het dan op een heel ander vlak: motoren!

De geschiedenis van de Corvette is er een van prachtige creaties, maar ook van kwakkelende economische tijden. De prachtige ranke verschijning van de glasvezel C1 Corvette deed menig liefhebbershart sneller kloppen, net als tien jaar later de C2 Sting Ray. Het in 1961 gepresenteerde Mako Shark-showmodel resulteerde in de C3, met wulps gevormde heupen en een daverende V8 onder de kap. De C4, die in de magere jaren '80 het licht zag, was meer de regels van de aërodynamica toegedaan en deze modellen zijn daardoor qua vormgeving wat minder spannend. Het steviger gebruik van plastic, een niet altijd even beste bouwkwiteit en mindere economische tijden zorgden voor een lagere populariteit. Corvette verloor langzaam een deel van zijn glans, zeker ten opzichte van Japanse sportauto's als de 300ZX, die in de VS direct vergeleken werd met de Corvette. In de jaren '90 kreeg Chevrolet in eigen huis bovendien concurrentie: Chrysler presenteerde de brute Viper, wat betekende dat de Corvette niet meer 'de enige Amerikaanse sportwagen' was. Ook buiten de VS sloeg deze auto in als een bom. Corvettes antwoord op al deze bedreigingen was de in 1997 gepresenteerde C5, een auto waar zeer veel zorg was besteed aan de afwerking, de engineering en het uiterlijk. De auto werd dan ook uitstekend ontvangen door de internationale pers. Met de C5 werd ook weer

intensief en succesvol geracet, wat natuurlijk een prima uithangbordje is voor een sportauto. Met de inlijving van het Koreaanse Daewoo besloot Chevrolet bovendien om in 2005 van Corvette een premium brand te maken. Daardoor werd duidelijk onderscheid gemaakt tussen de gewone daily drive Chevy's en de supersporter. Vandaag borduren de C6 Coupe, Cabrio, Grand Sport, ZR1 en Z06 voort op Le Mans-winnende technologie, waardoor volgens Corvette "racegenen voor de openbare weg beschikbaar komen". We waren dan ook erg benieuwd naar de nieuwe Corvette Grand Sport, die vorig jaar gepresenteerd werd.

Historische naam

De naam Grand Sport grijpt direct terug op de vijf lichtgewicht Grand Sport racers die tussen 1962 en 1967 gebouwd zijn. Dit geheime project van Corvette Engineering was bedoeld om de Shelby Cobra's mores te leren en ontstond zonder steun van de GM-directie. Toen die toch lucht kreeg van het project door testritten met de nieuwe auto werd direct alle activiteit verboden. Reden: het officiële standpunt van GM dat men geen fabrieksracery ontplooit, gevolg gevend aan de in 1957 uitgesproken ban op directe race-activiteiten door de Automobile Manufacturers Association. Uiteraard mochten 'amateurs' racen met Corvettes zoveel ze wilden, zolang GM er maar niet bij betrokken was. Het Grand Sport-project dook dus weer ondergronds.



...“de Grand Sport is het instapmodel en dat klinkt bij een auto met 437 pk natuurlijk erg leuk. “...

De auto's werden uitgeleend aan privateers en in december 1963 werd deelgenomen aan de Nassau Speedweek op de Bahama's met drie Grand Sports onder privénaam. De annalen vermelden dat in die periode opvallend veel Chevrolet-ingenieurs een vakantie geboekt hadden op de Bahama's. Tevens bleken deze mensen om de een of andere reden fantastisch veel reserve-onderdelen in hun bagage te hebben... De Corvettes veegden met de Cobra's het veld aan, en uiteraard kreeg de directie van GM deze resultaten onder ogen via de media. Boot aan. Of Corvette Engineering de Grand Sports maar wilde vernietigen om duidelijk te maken dat GM echt niet betrokken was bij de racerij. Een snelle overdracht naar de privateers voorkwam de sloop, maar succesvol waren de auto's zonder fabrieks-back up niet meer.

In 1996 herleeft de Grand Sport naam als special edition op de laatste serie C4-modellen, om vervolgens weer 15 jaar van de radar te verdwijnen. In 2009 kondigt Corvette echter de nieuwe Grand Sport aan en sinds het laatste kwartaal van 2010 is-ie ook daadwerkelijk leverbaar. De Grand Sport is in ons land de basis-Corvette. In de USA is nog

een 'simpeler' versie leverbaar, waardoor de GS daar tussen het echte geweld van de Z06 en de basiscoupé in zit. Zowel letterlijk als figuurlijk. In Nederland is de GS echter het instapmodel en dat klinkt bij een auto met 437 pk natuurlijk erg leuk. En dat is het ook, zeker als het dak er ook nog eens af kan, zoals bij onze testauto. Onder de op de Z06 geïnspireerde wide-body bevindt zich technologie die op het circuit is ontstaan. En dan hebben we het niet alleen over de indrukwekkende 437 PK, 6,2 liter V8 krachtbron. De spoorbreedte voor en achter is groter dan standaard, de ophanging is agressiever afgesteld, met stijvere veren, stuggere dempers en grotere stabilisatorstangen. Het remsysteem heeft geperforeerde schijven en 6 zuigers op de remklauwen aan voorkant. De 5-spaaks aluminium wielen zijn geschoeid met Goodyear Eagle F1-banden. De Grand Sport gaat over prestaties en statistieken zijn er om deze claim te ondersteunen: van 0 naar 100 km/u in slechts 4,4 seconden en een top van 300 km/u. En hij kan de bocht om met 1G aan laterale krachten, wat betekent dat je nekspieren waarschijnlijk minder koersvast zullen zijn dan de auto op dat moment. Oftewel: een supercar met ingebouwde chiropractor.

Mettet

Zo'n apparaat met racebloed verdient het om een lekker stuk mee te rijden en we besloten daarom op een mooie doordeweekse najaarsdag een bezoek te brengen aan een historisch circuit. En dan niet Zandvoort, Zolder of de Nürburgring, maar Mettet. In België. Tussen Namen en Charleroi. ??? Ja, daar ligt een heus circuit. Het is nieuw en oeroud, want Mettet heeft een racetraditie die teruggaat tot 1927. Van huis uit een stratencircuit voor motorraces is er sinds een jaar het permanente circuit Jules Tacheny. De Belgen hebben deze baan gebouwd om Zolder en Spa te ontlasten en het circuit zal vooral gebruikt worden voor clubmeetings, instructiedagen en trackdays. Voor motoren én auto's. Vandaar dat we deze nieuwe baan wel eens met eigen ogen willen zien. Bovendien lag er de uitnodiging van Driving-Fun.com om langs te komen, aangezien zij het circuit min of meer zouden inwijden met een trackday. Vanuit Dordrecht, waar we de auto oppikken, gaat het dus rap met de lange, lage neus richting Antwerpen.

De trip naar Mettet verloopt verrassend vlot en probleemloos en we hebben ruim de tijd om na een bezoek aan de in aanbouw zijnde nieuwe pitlane en het fonkelnieuwe asfaltlint op zoek te gaan naar restanten van het oude circuit. Die zijn er volop! Behalve de diverse bandenstapels en de oude pitlane langs de openbare weg liggen er her en der in het landschap nog kombochten. Die zijn nu niet meer in gebruik en zullen dus ongetwijfeld binnen afzienbare tijd ten prooi vallen aan de tand des tijds, maar feitelijk is heel het klassieke circuit nog te volgen door de bossen en velden rondom Mettet. Een aanrader voor wie houdt van de sfeer van verval en de adem van een lang vervlogen tijd waarin mannen in leren jassen heroïsche prestaties leverden achter het stuur of op een motorfiets. En het is dichterbij dan het beroemde verlaten circuit van Reims!

Prettige auto

De eerste indrukken van de Grand Sport zijn goed. Een prettige auto met voldoende ruimte in de kofferbak, ondanks de cabrioconstructie, en een netjes ogend interieur. Wel zijn hier en daar wat stiksels te vinden die niet helemaal strak lopen; de verspringing tussen deur en dashboard is bijvoorbeeld wat slordig. En sommige zaken zijn wat onlogisch, zoals de beslist niet intuïtieve navi. Wel heel fijn is de ruimte in de auto. Eigenlijk is alles aan deze 'vette ruim en goed geproportioneerd. Je merkt dat



er in de VS andere mensen rondlopen die als basis dienen voor het ontwerpen van auto's dan pak hem beet in Italië en Groot-Brittannië. Waar je bij een Morgan, Ferrari of Lotus nog wel eens gezellig schouder aan schouder zit, bevindt mijn co-pilote zich bijna letterlijk een spreekwoordelijke halve meter verderop in de cockpit. Comfortabele stoelen bieden goede ondersteuning voor het hele lichaam én aan mijn lange onderbenen. Niks korte zitting en monkey-style driving, maar gewoon relaxed de perfecte zit achter het stuur vinden, automatisch in 'D' en comfortabel cruisen.

Het is lekker weer, dus het dak gaat er snel af. Op en neerklappen van het stoffen vouwdak gaat vlot en met het dak naar beneden rijdt de Corvette tamelijk stil. Je hoort de uitlaten en de rijwind, maar je kunt nog prima een gesprek voeren bij normale snelheden. Met de kachel wat opgeschroefd is het goed toeven in een waterig zonnetje bij een graad of 10. Een deflector zou echter prettig zijn om een stijve nek te voorkomen, nu tocht het toch enigszins achter je hoofd. >>>



Boven: de 6,2 liter V8 LS3 motor ligt achter de vooras voor een perfecte gewichtsverdeling. Onder: In de ruime cockpit is het ook met dak open goed uit te houden.



Lekker flipperen

De ruime hoeveelheid koppel maakt een luie rijstijl mogelijk en licht intrappen van het gaspedaal laat een doffe roffel horen waarna je vlot van je plaats gaat. Overigens dien je wel een beetje uit te kijken bij het optrekken, want door het forse koppel van 575 Nm en de pure achterwielaandrijving zet de auto ook met ESP aan soms opeens stapje opzij bij het iets te diep intrappen van het rechter pedaal. Schudden met de bips is een standaard issue bij de 'vette en straatje keren kan dan ook op twee manieren: drie tot vier keer steken vanwege het forse formaat van de auto en de niet al te kinderachtige draaicirkel, óf één keer een stevige dot gas geven, dan staat-ie ook andersom. De automaat hoeft daarbij niet eens in Sport gezet te worden.

Trap je het pedaal tegen het schutboard, dan gaat de Corvette ook echt vooruit! De auto buldert naar de verte met een aplomb zoals alleen Amerikanen dat kennen: vanzelfsprekend en volgens het principe "grote stappen, snel thuis". Op een dood stukje snelweg tippen we probleemloos ver over de 200 aan. Het benzineverbruik is bij dergelijke exercities ook erg interessant, want je ziet de benzinemeter letterlijk teruglopen na een paar keer stevig planken. Zuinig is de Grand Sport sowieso niet en in tegenstelling tot de meeste moderne sporters, waar de D staat voor "Doordacht efficiënt verbruik" staat die letter op de bak hier voor "Doordrinken". Prestaties kosten benzine, zo simpel is dat.

De automaat is verder vrij rechttoe rechtaan. Geen dubbele koppeling of andersoortige verfijning maar gewoon een klap in de aandrijflijn als de bak van verzet wisselt. Opschakelen en kickdown gaat soepel bij vloeiend gas geven, maar als je echt op het pedaal gaat staan, hikt de bak af en toe. Het ding schakelt terug, denkt een fractie van een seconde na en besluit dan nog een tandje terug te schakelen. En dat gaat dan weinig subtiel. Uiteraard kan de bak ook met de hand tot een ander verzet verleid worden dan de automaat dicteert. Corvette heeft daartoe een paar mooie flippers achter het stuur geplakt. Die zijn even wennen. Waar de meeste fabrikanten een flippertje inbouwen waarbij rechts opschakelen en links terugschakelen betekent, dien je bij de Corvette op één van beide flippers te dúwen met je duim om op te schakelen en diezelfde flipper met je wijs- of middelvinger naar je toe te trekken om terug te schakelen. Beide handjes aan het stuur en lekker flipperen vind ik in eerste instantie dan ook niet prettig omdat ik naar

Racen met Corvettes

Met Corvettes is altijd geracet. Al midden jaren '50 wordt door privé-eigenaren met de eerste C1's deelgenomen aan het Sports Car Club of America-kampioenschap in de VS. Op lang vergeten circuits als Cumberland, Montgomery en Eagle Mountain treden in die jaren de Corvettes in het strijdperk tegen Europese import van Ferrari, Maserati en Porsche. Auto's die eveneens door privateers worden gereden. Op verlaten vliegvelden, voor een dag afgezette stratencircuits of de gravelwegen van iemands landgoed. Eind jaren '50 verschijnen ook Corvettes aan de start in onder andere Nassau, Venezuela en Cuba tijdens de Grand Prix. De boeken 'American Racing' van Tom Burnside en 'Weekend Heroes' van Tony Adriaensen geven een fantastisch beeld van deze periode.

Le Mans

In 1960 staat ook Le Mans op het programma, een redelijk geslaagd privé-initiatief van Briggs Cunningham, want de auto eindigt op een achtste positie. In 1962 is de Scuderia Scirocco minder fortuinlijk: DNF na 150 ronden. In het kielzog van Ford en Shelby verschijnt in 1967 vervolgens de eerste Sting Ray racer op het circuit de La Sarthe. Overigens zonder veel resultaat. Pas in 1972 weet een Corvette C3 ZL1 in handen van een Frans team de race uit te rijden. Halverwege de jaren '70 verdwijnt de belangstelling voor Le Mans en het duurt tot 1994 voordat er weer een kanon



Racen met een klassieke C3 op Le Mans

aan de start verschijnt met het Corvette-logo op de neus: de Callaway Corvette Supernatural, een project van een zelfstandige tuner. In 1995 en 1996 volgen meer Callaways en ook Corvettes ZR-1. Eind jaren '80 wordt geracet met de C4 in het SCCA kampioenschap.

De 21e eeuw

En dan breekt het nieuwe millenium aan en mengt Corvette zich vanaf 1999 met de C5-R volop in de racerij: ALMS, Daytona, Sebring, US Road Racing Championship, FIA GT, Le Mans, overall verschijnen Corvettes in de eerste 10 jaar van de 21e eeuw aan de start om podiumplaatsen en klasse-overwinningen te scoren. Eerst onder de vlag van Corvette Racing, later in handen van privéteams die de eer van Corvette met verve verdedigen op circuits over de gehele wereld. Met de C6 wordt voortgebouwd op deze uitstekende resultaten en ook in 2011 is de Z06 van de partij in de FIA GT1, in de American Le Mans Series en op Le Mans.



mijn idee teveel met mijn (niet echt grote) handen moet bewegen aan het stuur. Met name het reiken achter de flipper om terug te schakelen maakt dat ik bijna mijn hand van het stuur moet halen. Mijn copilote heeft iets langere vingers waardoor het terugschakelen bij haar iets soepeler verloopt.

Overzichtelijk

Eenmaal onderweg valt op dat de auto behalve laag ook ontzettend breed is, maar wel overzichtelijk. Het in onze testauto aanwezige head up display is daarbij een zeer aantrekkelijk hulpmiddel. Het is zeer goed afleesbaar en je hoeft geen moment je ogen van de weg voor je te halen bij ingespannen rijden. Sterker nog: ik betrap me er na een paar kilometer als op dat ik niet meer op de gewone klokkenwinkel kijk. Je ziet door de voorruit een weelde aan metaal dat zacht gloeiend over de motor en de wielen gedrapeerd is. Van een afstandje beschouwd loopt van de neus een mooie golflijn over de voorwielen, zakt even in de taille ter hoogte van de A-stijl en vervolgt dan in een vloeiende bewe-



De oude pitlane van Mettet ademt nog steeds heel veel sfeer.

ging naar de haaks afgesneden kont. Niet zo vrouwelijk als bij een Ferrari 458, maar ook beslist niet zo mannelijk en gespierd als bij sommige andere krachtpatser uit de VS. Toch is de Corvette onmiskenbaar een hij en geen zij. Alleen al het motorgeluid is puur mannelijk. Alsof de auto jarenlang zware shag gerookt heeft en vervolgens op zangcursus is geweest bij een heavy metal band. Het donkere burbelen van de vier uitlaten bij normaal cruisen klinkt erg fijn. De auto pruttelt bij het stoplicht met een typisch V8-geluid en als je stevig gas geeft, gaat-ie bulderen, maar het staccato roffelen van bijvoorbeeld de Z06 in de FIA GT1 doet-ie niet. Wat dat betreft is de Grand Sport toch wat meer een sophisticated auto en zijn de FIA GT en Le Mans-genen wat meer bekleed met de mantel der beschaving. De auto is tamelijk hard afgeveerd maar dit geeft wel

FABRIKANT	CHEVROLET / DETROIT / USA
MODEL	CORVETTE GRAND SPORT / 2010-HEDEN
VIN	1G1YW3DW1A5100008
Motor:	V 8
Cilinderinhoud:	6.162 cc
Max. vermogen:	437 pk / 5900 t/min
Aandrijving:	achterwielaandrijving
Versnellingen:	Automaat, 6 versnellingen
Afmetingen LxBxH:	4,43 / 1,85 / 1,25 meter
Wielbasis:	2,68 meter
Tankinhoud:	69 liter
Leeg gewicht:	1460 kg
Topsnelheid:	300 km/u
0-100 km/u:	4,4 sec.
Prijs:	vanaf € 128.300,- (cabriolet)
Internet:	www.corvette.nl

een verbazingwekkend degelijk gevoel. Op hoge snelheid ligt de Corvette als een huis op de weg, wat gezien de constructie ook niet zo gek is: op elke hoek een (zeer breed) wiel en een enorme spoorbreedte voor en achter. De Corvette lijkt gedrapeerd over die vier wielen en de V8 ligt achter de vooras, wat een prachtige gewichtsverdeling inhoudt. Wij horen in onze testauto ook geen rammels van betekenis, wat beslist bijdraagt aan het gevoel van degelijkheid. Wel is er een ietwat vage besturing rondom de middenstand die maakt dat je af en toe wilt corrigeren bij spoorvorming in de weg, want de Grand Sport heeft beslist de neiging om die vrachtwagenrichels te willen volgen. Remedie is het stevig in de knuisten houden van het stuur, of de linkerbaan opzoeken, wat wij dus maar doen.

Op smalle binnenwegen is de auto een absoluut genot om door bochten te smijten. De enige beperking is eigenlijk het *gevoel* dat de Grand Sport groot is, ook al valt dat best wel mee. Voor je gevoel is een standaard binnenweg al snel geheel gevuld met een boederende Corvette, en zelfs bij keurig rechts houden heb je het idee wel erg dicht langs die tegemoet komende vrachtauto te schrapen. De Grand Sport lijkt niet ontworpen met Belgische binnenwegen, Hollandse dijkweggetjes of Zwitserse Alpenpaden in het achterhoofd, maar kan daar niettemin uitstekend uit de voeten. De Grand Sport is beslist een heel fijn rij-ijzer is als je er eenmaal aan gewend bent. ○



Het circuit van Mettet

Circuit Jules Tacheny bij Mettet is splinternieuw. De oplevering van het 2280 meter lange asfaltlint vond half maart 2010 plaats. Tijdens ons bezoek wordt er nog stevig gewerkt aan de gebouwen voor de wedstrijdleiding en de pitboxen, maar in de basis is het circuit al bruikbaar. Het nieuwe circuit, bedoeld om Spa en Zolder te ontlasten, is aangelegd op een licht glooiende helling met een oppervlakte van 14 hectare en een hoogteverschil van 13 meter. Door de compacte aanleg is een circuit gerealiseerd met tien bochten en een recht stuk langs de pitstraat met een lengte van 609 meter. Dit lijkt niet indrukwekkend, tot je gaat kijken naar de moeilijkheidsgraad van sommige bochten: hoogteverschillen en off-camber maken dat niet alleen de startende coureur een uitdaging heeft, maar ook de gevorderde racer volop aan zijn trekken komt. Een stuurmancircuit dus en geen hogesnelheidsbaan. Track days zoals die van Driving-Fun zijn vast onderdeel van de exploitatie, net als motordagen en zelfs fiets-events.

Vergeten naam

Mettet is een min of meer vergeten naam in autoland, net zoals Chimay. Toch wordt er als sinds 1927 geracet op een stratencircuit en ontvangt het Waalse dorp sinds jaar en dag de Superbiker, een van de belangrijkste motorevenementen van België. De eerste wedstrijd zou zijn ontstaan omdat een zekere Auguste indruk wil maken op zijn vrienden door met hoge snelheid een blokje om te rijden op zijn motor. Volgens de overlevering weet hij niet hoe hij moet stoppen en besluit daarom een extra rondje te rijden om niet af te gaan voor zijn maten. Dit gaat wonderwel goed en een derde, vierde en vijfde ronde worden aan het oorspronkelijke tripje vastgeknoopt. Pas in de zesde ronde stopt Auguste...

de benzine is op. Zes rondjes voluit om het dorp heen, dat smaakt naar meer! Er wordt een club opgericht genaamd Union Motor Entre Sambre et Meuse met als sportief directeur een zekere Jules Tacheny om de boel van de grond te krijgen. Op 11 september 1927 wordt de eerste echte race verreden. In 1928 vindt de organiserende club de definitieve locatie voor een deel van het circuit bij Saint Donat: een parcours van 2,8 kilometer. In 1932 wordt de baan verlengd en 'leent' de organisatie ook de Rue de Florennes, met als resultaat een stratencircuit in de vorm van een diabolomet met een lengte van 8,5 kilometer. Na de oorlog wordt de boel gemoderniseerd: de wegen worden verbreed en bestraat en diverse bochten verbeterd. In 1950 is het circuit geschikt om ook autoraces te ontvangen, wat coureurs als Stirling Moss, Maurice Trintignant en Ascari naar Mettet lokt. In 1961 wordt het circuit opnieuw verbreed en voorzien van kombochten.

Vanaf 1970 verschuift de nadruk naar motorraces, met de Grand Trophy als speerpunt. Alle grote namen en merken uit de motorwereld weten Mettet te vinden. Het circuit begint door zijn merkwaardige diabolovorm wel wat gevaarlijk te worden, dus wordt in 1985 een chicane gebouwd om de snelheid er wat uit te halen op dat punt. In 1991 vervalt uiteindelijk de kleine lus van de diabolomet geheel en in 1994 wordt de omgeving van de start-finish verbouwd. Maar in het nieuwe millennium blijkt het organiseren van Grand Trophies voor het Superbike kampioenschap door de regelgeving steeds lastiger en vanaf 2006 is het niet meer toegestaan om over een stratenparcours te racen, wat het einde van Mettet als stratenrace inhoudt, maar ook aanleiding geeft om een permanent circuit te bouwen, dat in 2010 uiteindelijk geopend wordt. ○

Meer info: www.circuit-mettet.be / www.jules-tacheny.be / www.driving-fun.com

Jules Tacheny

De drijvende kracht achter het circuit van Mettet is de Union Motor is motorkampioen Jules Tacheny. Hij wordt geboren in 1907 en is al op jonge leeftijd gefascineerd door mechanische sporten. In 1924 begint hij als leerling-monteur bij een garage en leeft maar voor één ding: racen. Zijn eerste motor is een FN 350 cc en buiten medeweten van zijn ouders wint hij zijn eerste wedstrijd. In 1927 is hij direct betrokken bij de oprichting van de 'Union Motor', en in de jaren hierna stapelen de overwinningen zich op. Tacheny wordt opgemerkt door FN en kan aan de slag als fabriekscoureur. Op 26 oktober 1931 breekt hij maar liefst 41 wereldrecords op het circuit van Monthéry en maakt FN daarmee in één klap wereldberoemd. In 1934 en 1935 wordt Tacheny Belgisch kampioen, maar zijn 'finest hour' beleeft hij in 1946 op 'zijn' thuiscircuit in de stromende regen: het winnen van de Grand Trophy van Mettet. Na 1952 zet hij een punt achter zijn coureurscarrière maar blijft actief in de motorwereld tot aan zijn dood als gevolg van een verkeersongeluk bij Floreffe, op de straten van het voormalig circuit waar hij ooit de overwinning behaalde. ○



Mettet afgelopen jaar. Nieuw asfalt en nog niet helemaal af. Op 13 november 2011 is Mettet weer het toneel van een Driving-fun.com track day. Zie de agenda achterin. Foto: Perry Snijders / DF.