

# American Dreams

**Wie kan er niet houden van een van Amerika's mooiste klassieke sportcoupés, gecombineerd met een van de allerbeste moderne motoren uit de USA?**

TEKST Ton Roks // FOTO'S Andrew Walkinshaw



**'De associatie  
met de wijk**

*Bel Air*

**was een welkome  
bijkomstigheid,  
want daar werd  
*The American Dream*  
ten volle geleefd'**



**I**N DE JAREN '50 en '60 was de Amerikaanse auto-industrie in menig opzicht booming. Sting Ray's, Camaro's, Firebirds, Roadrunners, Superbirds, Galaxie's, Impala's, er was meer dan genoeg op de markt om van te watertanden, niet in de laatste plaats vanwege de V8's onder de imponerende motorkappen. Ook al zijn ze je smaak niet, je kunt er niet omheen dat de Amerikanen van toen ondanks hun dikwijls formidabele afmetingen uitstekend geproportioneerde automobielen zijn. Dat zijn prestaties van formaat, want in die tijd werden auto's nog gewoon op papier ontworpen en vervolgens uit klei met de hand gevormd – met het blote oog. Hoe groter een auto is, hoe moeilijker dat is.

Tot de mooiste Amerikaanse sedans en sportieve coupés uit de jaren '60 behoren de Buick Riviera, Pontiac GTO en Chevrolet Impala. Een van mijn grote toppers uit de jaren '50 is de Chevrolet Bel Air Sport Coupé van 1955, een voorkeur die gedeeld wordt door Sander van Ballegooij, die al eerder in Octane verschenen is met zijn perfecte *Daytona Blue* Corvette Sting Ray van '63. Hij had toen ook een Bel Air Sport Coupé in zijn loods staan, die hij – een man met bewezen 'gouden handen' – van een aandrijflijn van de Corvette Z06 ging voorzien, zo vertelde hij toen.

Sander heeft woord gehouden, meer dan dat zelfs, want hij heeft niet één zo'n Bel Air gebouwd, maar twee. Een voor zijn oom Ed Waterdrinker en een voor hemzelf. In oktober verleden jaar heeft het tweetal de schoonheden op Octane's tweede Scramble over de denkbeeldige *catwalk* gereden. De afspraak om naar Zaandam te komen voor een nadere kennismaking met de Bel Airs was daar snel gemaakt.

Eerst iets over de geschiedenis van deze Chevrolet uit de jaren '50. Hij was vernoemd naar een welstandige wijk ten westen van Los Angeles, aan de voet van de Santa Monica Mountains. Denk aan wijde lanen, riant villa's, uitnodigende zwembaden, grote palmbomen, weelderige tuinen en automobielen van formaat – in meerderlei opzichten. Veel sterren hebben er gewoond, onder wie Elvis Presley, en tal van tv-series zijn er op genomen. Toen Chevrolet in

1950 de eerste Bel Air introduceerde, was de associatie met die wijk een welkome bijkomstigheid, want daar werd *The American Dream* ten volle geleefd.

De nieuwe Chevy was Amerika's eerste betaalbare hardtop coupé en de vormgeving was enigszins geïnspireerd op de Cadillac Coupe de Ville. Hij had geen B-stijl en zijn stalen dak was gevormd als een stoffen kap, waardoor de auto de uitstraling had van een convertible, althans als je contrasterende kleuren had gekozen. Hij kostte slechts \$ 1.741. Als optie was er zelfs een *Powerglide* automatische versnellingsbak, voor het eerst in die prijsklasse.

De Bel Air was een succes, er is een hele reeks met tweedeurs hardtops, vierdeurs sedans en een convertible uit voortgekomen. Die eerste Bel Air was er alleen met 'Blue Flame' zescilinders, waarvan de sterkste 115 pk had. Om een jonger publiek aan te spreken, dat naar méér *power* hongerde - en ook de oorlog met Ford te winnen – is in de 1955 de tweede serie van de Bel Air uitgekomen. Deze was ontworpen door Bill Mitchell, de grote maestro die de monumentale Harvey Earl was opgevolgd. De Bel Air van '55 ontworpen is veruit de mooiste van de reeks geworden, zie de foto's op deze pagina's. Hij had de grille van een Ferrari, een indrukwekkend straalvliegtuig op de motorkap, een goed getroffen knik in de flanken, en stijlelementen die naar Cadillac en de kort daarvoor geïntroduceerde Corvette knipoogden.

Bovendien was hij voor het eerst leverbaar met een V8, met een inhoud van 4,3 liter en de veelbelovende naam *Turbo-Fire*. Daarmee kreeg de Bel Air bij de jeugd stante pede een veel beter imago. Het was opeens geen auto meer waarmee je ouders op zondag naar de kerk reden, het was er nu een waarmee je op zaterdagavond ging 'cruisen' en zelfs sprintjes ging trekken op een geïmproviseerde dragstrip ergens buiten de stad.

De door Ed Cole ontworpen V8 bleek zo goed te zijn dat hij in allerlei gedaanten tientallen jaren in productie is gebleven. De basis achtcilinder voor de Bel Air was goed voor 162 pk maar als je de *Power Pack* optie had aangevinkt, kreeg je een carburateur met vier gasbuizen en 180 pk. Later is >>







**'Hij had de grille  
van een Ferrari, een**

*straalvliegtuig*

**op de  
motorkap en  
stijlelementen die naar  
de Corvette knipoogden'**

er zelfs nog een Super Power Pack versie bij gekomen met een hogere compressie en andere upgrades, welke 195 pk leverde.

Dat vermogen is echte *peanuts* vergeleken bij de hoeveelheid pk's die Sander van Ballegooij zijn Bel Air Sport Coupé – en die van zijn oom – heeft gegeven. Onder de motorkap ligt Chevrolet's machtige 6,2-liter LT4 V8, zoals die te vinden is in de Corvette Z06 en Camaro ZL1. Een juweel van een machine die 659 pk levert, meer dan driemaal zo veel als de sterkste Bel Air van de tweede generatie. Hij ligt keurig onder de motorkap van de Bel Air, tevreden als koekeksjong, blij dat hij in zo'n knus nest terecht is gekomen.

De LT4 heeft 'slechts' één – centrale - nokkenas en twee kleppen per cilinder, maar waag het niet hem als ouderwets te betitelen, want hij heeft directe benzine-inspuiting, variabele kleptiming en cilinderuitschakeling, waarmee je zuinig kunt cruisen, mocht je ooit daartoe geneigd zijn. Hij heeft ook gesmede drijfstangen en zuigers, speciaal ontwikkeld om bestand te zijn tegen de compressie van de LT4, die met 10:1 namelijk aan de hoge kant is – zeker voor een motor met compressor.

Dankzij die centrale nokkenas is er in de vallei tussen de cilinderkoppen voldoende ruimte voor de compressor. Daaraan is tevens te danken dat de V8 keurig maar nipt onder de motorkap van de Bel Air past. De compressor draait 20.000 toeren per minuut en kan de achtcilinder opzweepen tot een koppel van 881 Nm bij 3600 toeren.

Het mooie is dat General Motors veel componenten van zijn *muscle cars* kant-en-klaar over de toonbank levert, niet alleen de V8's maar ook de bijbehorende transmissies en

de elektronica om alles in opperste harmonie met elkaar te laten samenwerken.

Sander: "De Corvette heeft een transaxle transmissie en de aandrijf-as draait in een *torque tube* om te voorkomen dat het motorkoppel dwarskrachten op de achteras uitoefent. De Bel Air van '55 is echter gebouwd voor een bak die meteen achter de motor ligt. Het toeval wil dat de LT4 V8 ook in de Camaro ZL1 ligt, met de transmissie er direct aan vast. Dus heb ik voor de bak van de ZL1 gekozen, de 8L90, een automaat met koppelvormer en acht versnellingen. Uiteraard heb ik er voor gezorgd dat de achteras van de Bel Air extra goed gelokaliseerd is, zodat hij geen ongewenste bewegingen kan maken."

Het spreekt zich dat de wielophangingen en remmen updates hebben gekregen om het motorgeweld goed op de weg te krijgen. De beide Bel Airs zijn onderhuis precies hetzelfde. Ze zijn verlaagd en staan op breder rubber, speciaal waarvoor Sander de achterschermen een lichte bolling heeft gegeven, heel netjes en subtiel, om het originele uiterlijk geen geweld aan te doen. Dat is hem zonder meer gelukt, de Sport Coupés zijn twee schoonheden, op en top Amerikaans: voluptueus, maar welgevormd, en verre van timide.

Sander is zich gelukkig niet te buiten gegaan aan extreme grote lichtmetalen wielen met *low profile* rubber. De schijn bedriegt echter. De Bel Airs staan namelijk wél op 20-inch lichtmetaal, maar met geïntegreerde *white walls*. Daar kunnen moderne laagprofielbanden op gemonteerd worden, met behoud van de klassieke *looks*. Ze worden in de USA gemaakt door de *Deluxe Wheel Company*, een onderdeel van het in customising en tuning gespecialiseerde *US 12 Speed & Custom*. De witte wanden zijn van metaal, ze maken deel uit van het wiel, maar toch zijn ze bedrieglijk echt. Ze zijn zelfs met een speciale *silky* lak behandeld waardoor ze warempel zacht als rubber aanvoelen.

Dankzij die wielen dragen beide Bel Airs nu brede en gripgrage Pirelli's in de maten 215/45/20 voor en 245/40/20 achter. Die grote wielen hebben het enorme voordeel dat Sander grotere remmen heeft kunnen monteren die passen bij het snelheidspotentieel en de massa van de beide Sport Coupés.

Dat de Chevrolets met respect voor het origineel zijn gebouwd, zie je ook aan de stuurwielen, die zijn weliswaar ietsje kleiner, maar ze zien er wel precies hetzelfde uit als vroeger. Ze hebben - heel fraai en correct - dezelfde kleur als de dashboards. Beide interieurs zijn absoluut plaatjes, niet alleen vanwege het vele chroomwerk en de metalen strip over de hele breedte, maar ook vanwege het ontwerp, met dezelfde symmetrie die we van de Corvettes kennen. »





**'Het was een auto geworden  
waarmee je op zaterdag-  
avond ging  
'cruisen'  
en zelfs sprintjes  
ging trekken op  
een dragstrip'**



Ook bij de interieurs is de Amerikaanse *customizing* industrie behulpzaam geweest. Het instrumentarium van *Classic Instruments* ziet er mooi origineel uit, maar alle meters worden elektronisch aangestuurd, zodat je precies weet hoe het gaat met die prachtige motor daar voorin. Tijd om de V8 van Sander's Sport Coupé te starten. Die slaat aan met een brute grom, maar zodra de transmissie in D staat, kalmeert hij en laat braafjes een mooi diepe, gedempte roffel horen. De achtcilinder loopt prachtig regelmatig, met toch dat vleugje ongeduld erin dat een Amerikaanse *muscle car* kenmerkt. Sander heeft de transmissietunnel moeten verbreden om de automaat onder te brengen, maar dat is geenszins een inbreuk op de stijl van het interieur en evenmin op het comfort. De toerenteller hangt onder het dashboard, dat was in die tijd bij veel Amerikanen zo, met het toerental van de motor hield men zich toen niet of nauwelijks bezig, die automaat regelde toch alles voor je, niet?

Aan de contactsleutel hangen *fuzzy dice*, zachte dobbelstenen, welk je geregeld in getunede auto's aantreft, vaak Amerikaanse of Japanse. Dat gebruik schijnt uit de tweede wereldoorlog te stammen, piloten toen droegen vaak iets bij zich als geluksbrenger, dikwijls waren dat een of meer dobbelstenen. Als ze geluk konden brengen aan de goktafel, konden ze dat misschien ook wel bij een gevaarlijke missie. Toen ze oorlog voorbij was, is die traditie gebleven en werden die dobbelstenen aan de achteruitkijkspiegel of contact-



sleutel van de auto gehangen.

Je zit als een koning in de Bel Air. Normaliter hebben deze Chevrolets een doorlopende bank voorin, maar Sander heeft voor losse stoelen gekozen, van de Impala, die passen beter bij het sportieve karakter van de auto.

De Bel Air laat zich gemakkelijk rijden, enige prudentie met het gaspedaal is echter geboden. Als je dat doet zoals je bij een grote carburateur zou doen, zul je worden verrast door de onverwacht stevige acceleratie. Na een paar keer gas geven weet je echter dat de gaskleppen wat sneller open gaan dan in de jaren '60 en weet je ook hoe hem te laten doen wat je verlangt. De Bel Air is niet het type waaruit je het beste haalt met een loden voet, dat gaat veel beter met aandacht en precisie, daarmee laat hij de perfecte balans tussen de trekkracht van zijn V8 en de grip van zijn Pirelli's gewillig vinden.

Je hanteert de teugels overigens elektronisch, de Bel Air heeft nu een *drive-by-wire* gaspedaal. Sander is daar zelf ook uitermate content mee: "Het heeft me verbaasd hoeveel er in de USA te koop is om auto's als deze te bouwen. Je kunt er complete pakketten voor kopen, niet alleen de motoren en automaten, maar ook de hardware en software om alles aan te sturen. Je hoeft niet veel zelf in te stellen, het is in grote mate *plug & play*."

De bak, met acht versnellingen, schakelt soepel, zonder de – in dit geval ongepaste – schokken van een Ferrari of

Porsche met een bak met dubbele koppeling. Logisch, want de 8L90 is een traditionele transmissie met koppelomvormer. Hij schakelt vrij snel op naar de hoogst mogelijke versnelling, koppel heeft hij immers in overvloed, en dan roffelt de V8 wat voor zich uit, vriendelijk en rustgevend als een kabbelend riviertje. Zodra je meer gas geeft, schakelt de automaat in een oogwenk een paar stappen terug en gaat de Bel Air in de aanval. De soundtrack die daarbij hoort, is balssem voor je ziel, vooral als je ver in toeren doortrekt. Luid, schitterend, kippenvol, dat zijn woorden die langs komen als je zoekt hoe dat te omschrijven. Overigens, je kunt zelf schakelen als je wilt, net zoals in de Z06. Sander heeft de schakelknopjes van de Corvette achterin de horizontale spaken van het stuurwiel weten onder te brengen.

Ondanks het verlaagde onderstel voelt de Bel Air zeker niet aan als een bonkige hot-rod, hij beweegt nog altijd met milde souplesse over oneffenheden in het asfalt en de banden 'lezen' bedaard de weg, precies genoeg om informatief te zijn zonder het cruise-karakter van de Bel Air te verstoren. De carrosseriebewegingen zijn aanzienlijk beter onder controle dan vroeger bij de originele Chevrolet met zijn soepele schroefveren voor en bladveren achter. Rotondes en chicanes kun je minstens zo zelfverzekerd en vlot nemen als met een moderne automobiel – de Bel Air stuurt gehoorzaam in, het is een goed uitgewogen auto, die je al snel je vertrouwen schenkt en waarin je op je gemak bent. >>





'Onder  
de motorkap  
ligt  
*Chevrolet's*  
machtige 6,2-liter V8,  
zoals die te vinden is  
in de Corvette Z06  
en Camaro ZL1'

Hij weegt in zijn huidige gedaante ongeveer 1725 kilo, waarvan zo'n 300 kilo voor rekening komt van de V8 en de transmissie. Je zou denken dat hij daardoor enigszins neus-zwaar is, maar zo voelt hij niet en dat is hij ook niet, de gewichtsverdeling is zelfs 48/52, zo goed als ideaal dus, aldus Sander.

De compressor V8 is een onvermoeibare gewelddenaar, zo weten we van de Corvette Z06, die er een top van 315 km/h mee haalt. Dat tempo zit er voor de Bel Air niet in gezien zijn veel grotere frontale oppervlak. Luchtweerstand is een kwadratische functie en is daardoor op snelheid een veel grotere bepalende factor dan gewicht. Qua acceleratie zou de Bel Air niet veel hoeven toe te geven, want hij is slechts een kilo of vijftig zwaarder dan de Corvette, die zichzelf in 3,4 seconden naar de 100 en 11,2 seconden naar de 200 km/h kan lanceren, beide vanuit stilstand.

Sander en ook Ed zijn zich niet aan dergelijke mechanisch onsympathieke exercities te buiten gegaan met hun Amerikaanse sterren. De rijkdom aan romige trekkracht, bij elke snelheid, en de simpele wetenschap dat je hem in oogwenk als ontketend richting horizon kunt laten brullen zijn

al meer dan genoeg om tot grote tevredenheid te strekken. Bovendien hoeft het gaspedaal niet naar de bodem om in andere auto's de monden te zien openvallen en een contente grijns op je eigen gezicht te toveren.

Van restomods als deze Bel Airs ben ik een groot fan omdat ze de wereld van klassiekers iets extra's geven, iets anders dan alleen maar het najagen van totale originaliteit, dat nu de boventoon voert. Ze brengen iets dat ook leuk is, misschien wel leuker: een nieuwe vitaliteit naar onze liefhebberswereld, iets dat de Amerikanen lang geleden al hadden met hun hot rods en liefde voor customising. Dat was een *scene* die bruipte van de creativiteit en dat doet hij nog steeds. Toegegeven, soms is de plank faliekant misgeslagen, maar er zijn ook veel fantastisch mooie creaties uit voortgekomen.

De hedendaagse auto-industrie slaagt er niet in die creativiteit te leveren, we worden er althans niet mee overladen. Met de komst van de elektrische auto's is de eenvormigheid in technisch opzicht alleen nog maar groter geworden.

De geestdrift voor het modifieren van auto's heeft in de USA een opleving gehad met de komst van de 911's van Singer en Magnus Walker en heeft zich daar over andere auto's verspreid, zie de Bronco van Gateway en de Dodge Power Wagon van Legacy Classic Trucks. Dat enthousiasme is naar Europa overgeslagen en nu zien we ook hier de creativiteit met klassiekers groeien en bloeien, zie de restomods van Alfaholics, Eagle, Cyan Racing, Frontline Developments, Kimera en Maturo, om er maar een paar te noemen.

De creativiteit zit hem vooral in de techniek, gecombineerd met respect voor het uiterlijk en het karakter van het origineel, en de resultaten zijn niet alleen geweldig mooi, maar ook qua prestaties zeer attractief. De Bel Airs die Sander voor zichzelf en zijn oom Ed heeft gebouwd, horen zonder meer in dit rijtje. Wie kan er niet houden van een van Amerika's mooiste, klassieke sportcoupés, gecombineerd met een van de beste moderne motoren die ze daar kennen?

Blijft het bij die twee Bel Airs? Sander: "Ik ben er niet aan begonnen met de doelstelling er een serie van de bouwen.

Ik ging er een voor mezelf maken, mijn oom wilde er ook een, en toen zijn het er twee geworden. Die heb ik tegelijkertijd gebouwd, ongeveer een jaar heb ik erover gedaan. Als iemand per sé ook zo'n Bel Air met een LT4 wil, kan hij natuurlijk altijd komen praten, maar ik ben momenteel al wel druk met een ander project."

In het begin van dit verhaal noemde ik de Chevrolet Bel Air Sport Coupé van 1955 een van de mooiste Amerikaanse klassiekers. Er is nog een Chevrolet die het verdient daarbij genoemd te worden, ook een Bel Air, althans een speciale versie ervan, de Nomad uit 1955. De eerste Amerikaanse stationwagon die niet alleen veel laadruimte had, maar ook heel veel stijl. Als ik uit de werkplaats van Sander vertrek, zie ik iets dat vrijwel zeker dat 'andere project' is. In een hoek, op de hefbrug, staat een ontmantelde Amerikaan – en laat dat nu een Nomad zijn.

