

Niet voederen



Hoewel ze niet zo razendsnel toeslaan als bijvoorbeeld ratelslangen, kan ook de beet van een cobra dodelijk zijn. Gelukkig is de Cobra in dit artikel geen slang. Eigenlijk is het niet eens een Cobra. Het is een replica die officieel als Dax Tojeiro door het leven gaat. Bijten doet hij niet. Maar pas toch op, want het is een kreng van jewelste!

Tekst Dennis van Loenhout, foto's Fons Klappe

Zodra eigenaar Bob van Manen (35) de sleutel omdraait, zet de Dax het op een schreeuwen. Het nijldige geflab dat de uitlaten aan beide zijden uitbraken, lijkt niet in verhouding met de auto zelf. Alsof de motor veel te groot is voor zijn kleine behuizing en maar één ding wil: eruit! Het beest dat al dat lawaai produceert, is 'n 5,7 liter V8 van Chevrolet. Sterker nog: begin jaren '90, toen Bob deze motor in de Dax monteerde, werd hetzelfde blok gebruikt in de NASCAR-serie. *Need we say more?* Bob kocht deze motor toen het originele blok, dat hij had opgekieteld naar 350 pk, op spectaculaire wijze de geest gaf. "Die motor bleek niet sterk genoeg voor het

vermogen, want na 700 kilometer kwam één van de drijfstanden met een luide klap door het blok naar buiten", lacht Bob. De drijfstand bewaarde hij als aandenken, maar de motor moest vervangen worden.

Uniek

En Bob houdt niet van half werk, dus vloog hij naar de VS en kocht daar het beste van 't beste. Het Chevrolet Malibu-blok waar hij mee thuiskwam, heeft 'n verzwaaarde krukas en verstevigde drijfstanden en is prima op zijn taak berekend. Wat die is? Vermogen uitbraken! Op dit moment levert de motor 450 pk, maar Bob heeft plannen voor meer. "Ik wil naar een pk of 600", grinnikt hij.

Geloof het of niet, maar deze 'Cobra' was Bob's eerste auto. Hij kocht 'm kort voordat hij achttien werd. Althans, hij kocht een body en 'n chassis en stroopte zijn mouwen op. De Dax is namelijk een kitcar en Bob bouwde zijn auto helemaal zelf. "Ik was altijd al bezig met techniek. Brommertjes en dat soort dingen. Daarom heb ik deze auto ook gekozen. Natuurlijk vond ik hem mooi, maar het belangrijkste was dat ik 'm zelf kon bouwen. Ik zat toen in m'n examenjaar, dus ik had lekker lang vakantie. Alle tijd om rustig te knutselen." Uiteindelijk duurde het zo'n acht maanden voor hij de Dax helemaal af had, want bij deze auto is het niet een kwestie van even 'zomaar' in



Jammer genoeg kun je geluid niet fotograferen, anders was deze foto nóg mooier ...



De schreeuwlelijk in vol ornaat, 450 pk levert-ie.



Luchthappers, daarvan heeft de Dax er veel.

elkaar schroeven. Dat merkte Bob ook, want de stuurkolom, de motorsteunen en zelfs de bekleding maakte hij helemaal zelf. Maar toen reed hij er dan ook helemaal blits bij, zeker voor iemand van zijn leeftijd. Naarmate de jaren verstreken, werd de Dax steeds meer een hobbyauto voor Bob. Als dagelijks vervoermiddel schafte hij een Volkswagen Golf II aan. Natuurlijk deed hij ook daar de nodige aanpassingen aan. Een niet-geplande aanpassing was de carterpan die hij er op zekere dag onderuit reed. De Golf bleek net iets té ver verlaagd. En Bob? Die verzong een oplossing voor 't probleem. "Ik dacht: als een vrachtwagen met luchtvering kan rijden, kan een personenauto

dat ook. Dus ontwikkelde ik mijn eigen luchtveringssysteem en bouwde dat in de Golf. Nadien heb ik het carter er nooit meer onderuit gereden", lacht hij. Dat luchtveringssysteem bood Bob uiteindelijk een carrière. Inmiddels opereert hij onder de naam BSS (Bob's Speed Shop) vanuit een fraai bedrijfspand en verkoopt hij zo'n 100 systemen per jaar. Een tijd geleden wilde een klant van Bob een luchtveringssysteem in zijn Dax Tojeiro. Bob had zoiets nog nooit eerder gemaakt, dus haalde hij zijn eigen Dax uit de stalling en ging aan de slag. Met succes. Dubbel succes zelfs, want zijn eigen Tojeiro is nu voorzien van een geavanceerd luchtveringssysteem, mét

afstandsbediening. Maar bovendien plaatste de klant de bestelling waardoor er nu minimaal twee luchtgeveerde Tojeiro's rondrijden! Komende winter gaat Bob de Dax nog eens helemaal uit elkaar halen. "Hij tordeert iets te veel. Bovendien wil ik stuurbekrachtiging monteren en mag het vermogen nog wel iets omhoog", vertelt Bob, die dus nog niet uitgetuned is aan zijn pronkstuk. "Het gaat me om 't sleutelen, het bouwen. En het is natuurlijk prachtig om iets onderscheidends te hebben. Deze auto is al zeer exclusief, maar de mijne is echt uniek. En dan het rijden: dat geluid, dat vermogen, het sturen met het gas, de rokende banden. Het blijft genieten!" ■

Technische gegevens

Motor	V8, 5.700 cc
Max. vermogen	330 kW/450 pk
Max. koppel	ca. 500 Nm
Aandrijving	achterwielen via automatische 3-bak
Remmen v/a	schijven/schijven
Bandenmaat	225/45R17 v60r, 255/45 R 17 achter
Afmetingen (l/b/h)	410/180/113 cm
Wielbasis	2,28 m
Gewicht	1.150 kg
0-100 km/h	ca. 5 s
Topsnelheid	ca. 240 km/h ('bij die snelheid wordt het eng')
Verbruik gem.	ca. 20 l/100 km
Tankinhoud	60 liter (lpg)
Nieuwprijs 1996	ca. € 45.450

* = fabrieksofgave

Wist u dat ...

- ... de Cobra van origine een Brits ontwerp is van het bedrijf AC Cars?
- ... het ontwerp tot stand kwam in samenwerking met Ford?
- ... de Cobra in Amerika ook wel bekendstaat onder de veelzeggende naam *windowmaker*?
- ... in 1964 een AC Cobra op de Engelse M1 al werd geklokt op 185 mijl ofwel 298 km/h?
- ... Bobs 'Cobra' op lpg rijdt?
- ... Bob als dagelijks vervoer een Golf R32 met 280 pk heeft?
- ... hij ook nog een Ferrari 348 heeft?



Het wiel is een op moderne banden toegesneden versie van het origineel. De luchtvering staat hier in standje 'laag'.



De Cobra op het stuur herinnert je eraan waar je mee te maken hebt.



Over mooie details gesproken: ziehier de motorkap-sluiting.

Het lijkt een 'lief, klein cabrioetje', maar het is een snelheidsmonster, deze Dax Tojeiro.



Bekijk de video!

Wilt u onze videobeelden van de auto in dit artikel bekijken? Ga dan naar www.autoweek.tv.